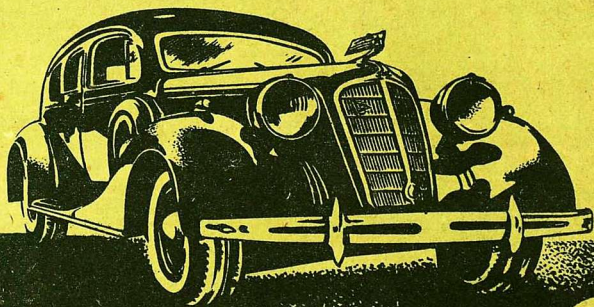


# За рулем



ОКТЯБРЬ  
1939

19-20

РЕДИЗАТ ЦС ОСОДВИАХИМА СССР

# ШИРЕ РАЗМАХ АГИТАЦИОННО-МАССОВОЙ РАБОТЫ

Около трех месяцев назад вторая Сессия Верховного Совета РСФСР, а немногим позже сессия Верховных Советов других союзных республик утвердили положение о выборах в краевые, областные, окружные, районные, городские, сельские и поселковые Советы депутатов трудящихся.

С момента утверждения положения о выборах на фабриках и заводах, в колхозах и учреждениях развернулась агитационно-массовая работа. Тысячи агитаторов пошли на бывшие избирательные участки, неся в массы слово большевистской правды.

В Советском Союзе 86 краев и областей, 31 национальный и административный округ, 928 городов, 3916 городских и сельских районов, 64277 сельских и поселковых советов. В каждом селе, поселке, районе, городе, округе, крае и области должен быть избран местный орган государственной власти — Совет депутатов трудящихся, на основе всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании.

Выборы в Советы будут производиться одновременно, т. е. в течение одного дня. Избиратели г. Москвы будут голосовать за кандидатов в районный, городской и областной Советы депутатов трудящихся. Жители сел и деревень будут выбирать депутатов в сельский, районный и областной Советы. Там, где есть национальные округа, избиратели будут голосовать также за кандидатов в окружные Советы депутатов трудящихся.

В этом особенность предстоящих выборов, в этом их сложность.

Невиданный размах предстоящей избирательной кампании для всех очевиден. По всей стране надо будет избрать 1 300 000 депутатов. В одних только избирательных комиссиях будет работать около 7 миллионов человек. Разве это не яркое доказательство того, что наша избирательная система — самая демократическая в мире, а выборы — подлинно всенародные выборы?

Мы на пороге выборной кампании. Это обязывает коллективы агитаторов еще шире развернуть агитационно-массовую и разъяснительную работу. Агитация должна быть яркой и убедительной. Опыт в этой области накоплен большой. Пршедшие выборы в Верховный Совет СССР, в Верховные Советы союзных и автономных республик показали, что большевистская партия располагает самыми разнообразными формами политической агитации и пропаганды.

Агитаторы — это не только люди, разъясняющие населению избирательный закон. К ним население обращается о разнообразных вопросах, связанных с политикой нашей партии, с решениями правительства, с текущими международными событиями. На все эти вопросы они обязаны дать вычерчивающие ответы. Агитаторы на участках должны воспитывать в массах трудящихся патриотизм, любовь и преданность родине, мобилизовать весь народ на реализацию исторических решений XVIII съезда, на успешное выполнение народно-хозяйственных планов.

С точки зрения наших внутренних задач, — указывал на XVIII съезде товарищ Молотов, — центр тяжести переносится теперь на вопросы коммунистического воспитания, на задачи ликвидации столь еще живучих пережитков капитализма в сознании трудящихся. От этого никак нельзя отрывать предвыборную агитационно-пропагандистскую работу.

Многомиллионный Осовнахим и его агитаторы, работающие на избирательных участках, должны помочь партии образцово провести выборы в местные Советы. Задача агитаторов-осовнахимовцев — повседневное разъяснять роль и значение своего Общества, вовлекать трудящихся в ряды Осовнахима, тем самым поднимая мобилизационную готовность советского народа.

Партийные организации предприятий и учреждений должны требовать от осовнахимовских организаций

активной помощи в проведении избирательной кампании.

Осовнахим имеет многочисленных, политически грамотных кадры, подготовленные в различных школах. Каждый выпускник осовнахимовского автошкола или учебного пункта, прибыв на место работы, должен включиться в агитационную и организационную работу по выборам в местные советы депутатов трудящихся, помогать партийным, профсоюзным и комсомольским организациям в проведении этой важнейшей политической кампании.

На XVIII съезде нашей партии вождем народов товарищ Сталин выдвинул задачу:

«Неуклонно проводить в жизнь нашу социалистическую Конституцию, осуществлять до конца демократизацию политической жизни страны, укреплять морально-политическое единство советского общества и дружественное сотрудничество рабочих, крестьян, интеллигенции, укреплять всемерную дружбу народов СССР, развивать и культивировать советский патриотизм.»

Эту задачу осовнахимские организации должны выполнить с честью. Успешное проведение избирательной кампании будет способствовать быстрейшему осуществлению указаний товарища Сталина.

Обязанность каждого осовнахимовского работника — партийного и непартийного большевика — оказать всемерную помощь партийным и советским организациям в том, чтобы все избиратели, как один человек, пришли на выборы подготовленными и подали свой голос за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных, за нашу партию, за нашу родину!

В предстоящую избирательную кампанию миллионы советских граждан снова продемонстрируют перед всем миром могущество нашей великой родины, свое морально-политическое единство, свою беззаветную преданность делу партии Ленина — Сталина.



## Под боевые знамена Красной Армии

«Всеобщая воинская обязанность является законом. Воинская служба в Рабоче-Крестьянской Красной Армии представляет почетную обязанность граждан СССР». Так записано в великой Сталинской Конституции. В соответствии с этим IV Сессия Верховного Совета СССР единодушно приняла новый «Закон о всеобщей воинской обязанности».

Осуществление воинской обязанности регулировалось до сих пор законом, принятым в 1930 году, который находился в некотором противоречии с новой Конституцией.

Необходимость нового закона вызвана тем, что в нашей стране коренным образом изменились социально-политические отношения людей: эксплуататорские классы ликвидированы, рабочие, колхозники и интеллигенция сплочены в единый трудовой фронт. Советский Союз из страны, строящей социализм, превратился в страну победившего социализма.

Коренным образом изменилась и организация вооруженных сил советского государства. За девять лет численность Красной Армии увеличилась более чем в 3,5 раза. Немноверно возросла техническая оснащённость армии. По отношению к 1930 г. сейчас мы имеем в 43 раза больше танков, в 6,5 раза больше самолетов, в 7,5 раза больше тяжелой артиллерии, противотанковой и танковой артиллерии больше в 70 раз!

Деять лет назад на одного бойца мы имели около четырех механических лошадиных сил. В настоящее время с увеличением численности армии на 350 процентов на каждого бойца имеется 13 лошадиных сил!

Изменилась за эти годы и организация армии: ликвидирована территориальная система, введены военные звания, осуществлена новая система учета военнообязанных, увеличен срок службы в Военно-Морском Флоте. Новый закон увеличивает срок действительной службы для отдельных категорий и родов войск, требующих основательной и длительной выучки, повышает призывной возраст еще на один год, а для окончивших среднюю школу — на два года, увеличивает срок пребывания в запасе на десять лет.

...Советский народ, как один человек, встретил новый «Закон о всеобщей воинской обязанности» с глубоким удовлетворением и радостью. Особенно ликует молодежь, главное стремление которой состоит в том, чтобы доблестно послужить в рядах Рабоче-Крестьянской Красной Армии, Военно-Морского Флота и Красной Авии.

Трудящиеся Советского Союза гордятся своей Красной Армией, ее мужеством, доблестью, героизмом и славою. «Нигде в мире нет таких любовных и заботливых отношений со стороны народа к армии, как у нас», — говорит товарищ Сталин. — У нас армью любят, ее уважают, о ней заботятся».

В нашей стране народ и армия составляют единое целое, одну родную семью. «Красная армия и Военно-Морской флот — могущественная и несокрушимая сила, но это только передовые отряды, авансы нашей необорзмой армии, которая именуется великим советским народом» (Ворошилов).

Сейчас проходит призыв по новому закону о всеобщей воинской обязанности. Сотни тысяч молодых патриотов нашей великой родины становятся под боевые знамена доблестной Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота. Сколько радости, ликования и патриотических чувств у призывников! В Красной Армии они хотят во то бы то ни стало стать сверхметкими стрелками, виртуозными летчиками, точными артиллеристами, молниеносными танкистами, бесстрашными воинами великого советского народа!

В подготовке к призыву славно поработал и Осоавиахим. Наши организации помогали призывной молодежи овладеть военными специальностями. На автозаводе имени Сталина из призывников, идущих в Красную Армию, — 30 пилотов, 46 шоферов, 21 снайпер и 13 парашютистов, 96 процентов призывников завода сдали нормы на оборонные значки.

То же можно наблюдать на многочисленных предприятиях разных городов и сел Советского Союза.

Тысячи значитков-призывников подготовили Осоавиахимские организации автобас и парков. В третьем автобусном парке Москвы нет, например, ни одного призывника, который не имел бы по 3—4 оборонных значка, а шоферы тт. Широно, Зубарев и Волжский имеют даже по пять оборонных значков.

В этом году в Красную Армию и Военно-Морской Флот призывается около 145 тыс. человек, окончивших среднюю школу. В их лице полковые школы и специальные части получают хорошее, грамотное, физически крепкое пополнение. Среди призывников текущего года нет неграмотных. Красная Армия стала армией сплошной грамотности.

Призыв на действительную службу еще выше поднимет оборонную мощь Советского Союза, каждый призывник, став бойцом Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота, примет военную присягу. Он скажет:

«Я всегда готов по приказу Рабоче-Крестьянского Правительства выступить на защиту моей Родины — Союза Советских Социалистических Республик и, как воин Рабоче-Крестьянской Красной Армии, я клянусь защищать ее мужественно, уметь, с достоинством и честью, не пада своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагами».

Привет товарищам-призывникам — славным бойцам Красной Армии — армии великого советского народа!

# На выпускных испытаниях

С. ТИУНОВ

Живописная местность. Здесь в четырех красивых двухэтажных зданиях расположилась автомобильная школа Центрального совета Осоавиахима. Ее окружает вековая липовая роща, по сторонам которой изредка, словно сторожа, стоят дремучие сосны и ели.

Территория школы разбита на скверы. Перед белоснежными домами — цветочные газоны, чистые бетонированные дорожки, аллеи. Здесь же обширный пруд. Недалеко виднеется ровное асфальтовое шоссе, по которому бегут автомобили разных советских марок...

Четыре месяца назад сюда съехались из больших и малых городов Советского Союза представители осовиахимовских организаций. Среди них — начальники автошкол, учебных пунктов, инструктора и политруки.

Три месяца напряженной умственной работы закончились, и теперь настало время испытаний. Комиссия подводит итоги упорного труда.

...Мы входим в учебный корпус. В нем четыре обширных класса — политподготовки, техники, огневой подготовки и тактики. Все они имеют свои особенности, один не похож на другой. В зале техники расположены шасси ЗИС-5, двигатели, различные автомобильные части, макеты. На стенах висят чертежи и схемы. В зале тактики стоит большой ящик с песком. Это макет местности, на которой видны «огущи леса», «деревянные домики», «озера», «смосты» и «реки», макеты боевых машин и т. д.

Класс политподготовки украшен портретами руководителей партии и правительства. На стене — библиотечка политических книг и брошюр. Здесь же много плакатов и диаграмм, показывающих развитие революционного движения в России, победу рабочего класса и трудового крестьянства нашей великой родины над эксплуататорами и угнетателями. Полно отражена деятельность вождя революции — Владимира Ильича Ленина и Иосифа Виссарионовича Сталина.

\*\*\*

Экзаменационная комиссия приступила к своей работе. Члены комиссии разбиты на три группы — по два человека. За столом в классе политподготовки сидят бригадный комиссар Центрального совета Осоавиахима т. Комиссаров и комиссар школы т. Панякин. К столу по очереди подходят курсанты. Они берут листочки с самыми разнообразными вопросами — по всему курсу истории ВКП(б). После десяти минутного обдумывания курсант должен дать ответы, соответствующие вопросам, записанным на листке. Такая же картина в других классах.

К столу первым подходит курсант И. Захаров, начальник автоучебного пункта гор. Иваново. Он говорит: — Товарищ бригадный комиссар, разрешите ответить?

Получив согласие, Захаров отвечает. Правильно отвечает, но терзается. Экзаменационная комиссия одобряет т. Захарова, и он говорит уже

более спокойно, более четко формулирует основные положения. Комиссия останавливает его:

— Довольно! Вы свободны!

В экзаменационном списке против фамилии т. Захарова появилась отметка «хорошо».

Затем подходит к столу экзаменационной комиссии комсомолец Чикуров, начальник автоучебного пункта гор. Саратугля. Он спокоен, спокоен потому, что верит в свои знания, полученные в школе. Тов. Чикуров рассказывает комиссии о подъеме революционного движения в России, затем о первом пятилетнем плане, четко формулирует основные экономические и политические задачи первой пятилетки. После за этим он переходит к вопросу: «Ученые товарища Сталина о подборе кадров». Все ответы обстоятельны и обширны. Комиссия отмечает в экзаменационном списке «отлично».

И так один за другим курсанты проходят выпускные испытания. Они получают отметки, соответствующие их знаниям.

Вот класс техники. Перед экзаменационной комиссией стоит начальник автоучебного пункта гор. Запорожья, член партии тов. Маркелов. На столе перед ним масса автомобильных агрегатов, частей автомашин и деталей. В течение десяти минут комиссия экзаменует т. Маркелова. Он деловито и серьезно отвечает на каждый вопрос.

— Вы свободны!

Комиссия ставит ему отметку «отлично». И ставит, несмотря на то, что т. Маркелов на протяжении трех



Курсант А. Шафиров на выпускных испытаниях по автотехнике

месяцев по вопросам автотехники получал только суд.

В чем дело? Потому т. Маркелов получил как будто неслужбленную отметку? Быть может, ему выпали легкие вопросы, и только благодаря этому он сдал экзамен на «отлично»? Нет. Отвечать пришлось на серьезные вопросы:

- 1) установка зажигания на М-1;
- 2) какие подшипники ступиц задних колес ГАЗ, М-1, ЗИС-5 и как они регулируются;
- 3) устройство карбюратора ГАЗ-Зенит и его работа;
- 4) кранення автомашин в консервации и ряд других вопросов по автотехнике.

Секрет его успеха на выпускных испытаниях становится ясным. Об этом секрете говорит т. Маркелов следующее:

— Приехал учиться с большим желанием. Работал много и усердно, так как совершенно не был знаком с автомобилем. После занятий в классе аккуратно посещал кружок автотехники, который в порядке общественной работы вел отличник учебы т. Шабрин.

Тов. Маркелова сменяет отличник учебы тоже член партии т. Борисов. Он аккуратно одет, подтянут, с военной выправкой, деловит и серьезен. Все эти качества, нужные освоившимся, т. Борисов получил в Рабоче-Крестьянской Красной Армии, на рядов которой он пришел недавно.

За ним подходит к экзаменационной комиссии комсомолец Беспалов, начальник учебного пункта Алматы. После 10—15-минутного экзамена т. Борисов и Беспалов получили по технике отметки «отлично». Экзаменовавший их старший преподаватель по технике т. Спицын говорит:

— Серьезные товарищи, старательные, учились хорошо, аккуратно вели записи лекций, составляли конспекты. Они успевали вести и общественную работу. Тов. Борисов был старостой кружка автотехники. т. Беспалов — руководитель группы мотоциклистов-любителей. Слушатели эти группы получили права водителей.

Если посмотреть на перечень всех вопросов, на которые пришлось, например, ответить на выпускных испытаниях т. Борисову, то станет ясным, что учеба требовала большой и напряженной работы. Вот этот перечень.

По политподготовке: 1) как и почему победила Красная Армия в гражданской войне, 2) задачи третьей пятилетки по животноводству, 3) трудности социалистического строительства после гражданской войны.

По технике: 1) как регулируется сцепление, 2) устройство рулевого управления М-1, 3) вопросы по специальным машинам.

По тактике: 1) взаимодействие танков с пехотой; 2) взаимодействие танков с артиллерией; 3) задачи групп П. П. артиллерии.

По огневой подготовке: 1) общее устройство пулемета Д. П., 2) за-



Курсант А. Виноградов (первый слева) решает тактическую задачу

держки пулемета, 3) дегазация пулемета, 4) устройство противогая.

\*\*\*

На протяжении четырех дней проходили экзамен. При абсолютном большинстве слушателей, успешно окончивших учебу, остались и такие товарищи, которые ни на один вопрос не смогли удовлетворительно ответить. Вот начальник учебного пункта Фрунзенского района Москвы т. Монахов, Экзаменационная комиссия беседовала с ним в течение 20 минут. Но так и не получила ни одного удовлетворительного ответа. Между комиссией и Монаховым был такой диалог:

— Расскажите об августовском антипартийном блоке. К какому году он относится?

— Августовский блок был после Октябрьской революции, кажется, в 1927 году (!)

— Расскажите вкратце о причинах поражения революции 1905 года?

— Тогда была война между Японией и Россией.

— Кто вы по специальности?

— Шофер.

— Какой завод выпускает машины ЯГ-6, на которой вы работали?

— Не знаю.

— Разве вы не изучали историю партии?

— Изучал, но у меня память плохая. Когда читаю, все знаю (?), а как кончу читать — забыл.

Мало чем отличались от этого и ответы т. Усачева. Он даже не мог рассказать о том, какие изменения внесены ХУП съездом партии в Устав ВКП(б) в разделе о приеме в партию. Между тем Усачев — член партии с 1926 года, был на партийной работе. Сейчас он занимает пост ответственного работника в отделе снабжения Пермского областного совета Осоавнахима.

Выпускные испытания закончены. Экзаменационная комиссия подвела итоги. 10 проц курсантов получили отметки «отлично», 48 проц. — «хорошо», 39 проц. — «удовлетворительно» и 3 проц. — «плохо».

Несомненно, если бы Управление боевой подготовки Центрального совета Осоавнахима уделяло школе больше внимания, то результаты учебы были бы значительно лучше. Долгое время у школы не было некоторых автомобильных агрегатов, бензина и т. д. Отсутствие бензина отразилось, например, на том, что многие курсанты мало имели часов практической езды на машинах.

Плохо прошло и комплектование школы. В большинстве своем товарищи приезжали на учебу о большим запасом, т. е. приезжали уже во время занятий. Из Ленинграда, например, начальник Фрунзенского автоучебного пункта Фельдман ухитрился приехать 3 июня, тогда как школа приступила к занятиям 1 июня.

Из некоторых городов Союза люди совсем не прибыли на занятия. Ряд областных советов Осоавнахима на учебу направлял не лучших из лучших товарищей, как этого требовал ЦС Осоавнахима, а второстепенных работников.

Несколько слов следует сказать и в количестве часов, отпущенных на политподготовку. Известно, что в школе занимались начальники автошколы, учебных пунктов, инструктора и политуристы. Эти люди по знаниям различного уровня. Однако на политическую подготовку их было выделено одинаковое количество часов (90 часов). Это абсолютно неправильно. Например, для политуристов, ведущих в автошколах и учебных пунктах политическую работу, 90 часов, несомненно, мало. В предстоящей учебе все это должно быть учтено.



А. П. Кадышев

## ОСНОВА УСПЕХА — МАССОВОСТЬ

Центральный совет Осоавиахима Удмуртской АССР послал меня в Москву на специальные курсы ЦС Осоавиахима с тем, чтобы, окончив их, я стал работать в одном из автомобильных учебных пунктов.

После трехмесячного обучения я чувствую себя подготовленным к новой работе.

На курсах я основательно закрепил технические знания. Получил серьезную подготовку по тактике и по другим военным дисциплинам. Серьезно начал изучать историю ВКЦ(б).

Очень много мне дали беседы с товарищами по курсам. Их рассказы убеждают меня в том, что работу на пункте я должен буду начать с самого детального ознакомления с курсантами — их интересами и запросами — их интересами к массовой работе.

Основа успеха — массовость и привлечение актива. Постараюсь так же, как и многие мои товарищи, раздвинуть рамки работы пункта и создать на предприятиях Ижевска возможно больше авто-мотокружков. Ижевские мотоциклы приобрели всеобщую известность. Хотелось бы, чтобы ижевские мотоциклисты и автомобилисты были так же известны, как и наши машины.

**А. КАДЫШЕВ**

г. Ижевск, Удмуртская АССР.

Работники периферийных школ, составившие первый выпуск Центральной автошколы Осоавиахима, разгехались в разные города Советского Союза, значительно пополнив свои знания в области автодела, тактики, народного хозяйства, получив серьезную политическую подготовку.

Многие из нас впервые познакомились с теоретическим курсом автодела, научились работать с книгой, вести конспект, записывать лекции. В кабинетах школы мы разобрались не только в отдельных агрегатах машины, но и в мельчайших ее деталях. Здесь впервые познакомились с методикой преподавания.

Школа стала для нас лабораторией обмена опытом. Мы узнали, как работают наши товарищи в Ленинграде, Комсомольске, Казахстане — всюду, где советская молодежь упорно изучает технику, готовясь занять свое место на боевых машинах по первому зову нашей партии и товарища Сталина.

Не ограничиваясь учебной программой, мы осваивали другие машины. 27 человек получили права на управление мотоциклом, почти все они решили совершенствоваться. Есть диспетчерами по мотоциклу. 15 курсантов, не имевших прав шофера, получили их в школе.

Работая со вторым набором, руководители школы должны постараться устранить целый ряд недостатков, которые отразились на нашей учебе. Следует расширить программу по автоделу, улучшить качество преподавания этой дисциплины, немедленно оборудовать кабинеты новейшими марками машин (ЗИС-101, газогенераторные автомобили и т. п.). Явственно, как вместе с ростом автотранспорта должен расширяться и технический кружок наших преподавателей, инструкторов и курсантов. Нужно пополнить библиотеку технической литературой и учебными пособиями.

Крупнейший недостаток программы — отсутствие занятий по монтажу. Нужно значительно улучшить организацию практической езды, а в группах инструкторов практической езды обязательно ввести курс методики преподавания. Мотоциклетный парк школы при умелой постановке работы может обеспечить подготовку значительно большего количества мотоциклистов. Руководство школы должно учесть массовое стремление молодежи к мотоспорту — этому наиболее популярному виду оборонной работы. Школа могла бы параллельно с выполненением основной учебной программы готовить не один десяток инструкторов по мотоциклу.

Работа учебной части заставляет желать лучшего. Частые изменения в расписании, небрежное составление планов и программ, отсутствие

контроля над преподавателями — все это снижает качество учебы.

Учеба в школе намного повысила наш политический уровень. Нужно сказать откровенно, что многие из нас впервые вышли на серьезное изучение марксизма-ленинизма. В школе мы научились работать над этой дисциплиной, являющейся основой всех наук. С первых же дней газвернулось широкое социалистическое соревнование по глубокому изучению истории славной партии Ленина — Сталина. Большинство курсантов отдавали политике все свое свободное время, не ограничиваясь классными занятиями. Экскурсии в музей Ленина, музей Революции и музей РККА еще больше укрепили наши знания.

Для курсантов были организованы две замечательные лекции с международным положением. Нам хорошо снабжали газетами и политической литературой. Стенная газета «За кадры» выходила регулярно, живо отзывалась на все события в школе, показывая опыт лучших, критикуя недостатки, подстегивая отсталых. Курсанты активно помогали своей газете.

В дни подписки на Заем третьей пятилетки курсанты не только дружно подписались на новый заем, но и помогли ближайшему сельсовету в проведении подписки среди колхозников и единоличников.

Нужно, наконец, отметить, что командование школы сумело создать для курсантов хорошие бытовые условия и культурное обслуживание.

Уезжая из школы, мы твердо решили по-новому организовать работу автоучебных пунктов, применяя на практике знания, полученные во время учебы. Будем бороться за лучшую подготовку кадров водителей машин, широко развернем соревнование автопункт. Приложим все силы к тому, чтобы снова завоевать право учиться в школе и последовательно повышать свою квалификацию. Уверены, что школа будет расти с каждым месяцем, повышая качество учебы.

Школа может стать не только всеобщим учебным центром, готовящим командный состав автоучебных пунктов, но и научно-методическим центром, способным помочь широкой сети осовиахимовских школ в деле правильной постановки учебной работы и методики преподавания.

Выпускники школы:

**В. В. Андреев** (Пенза), **Я. Р. Богданов** (Ленинград), **И. И. Борисов** (Орджоникидзеград, Орловская область), **С. Н. Самоилов** (Переяславль, Ярославская область)

# КРАСНОЙ АРМИИ — ОТЛИЧНЫЕ РЕЗЕРВЫ

Молодежь города Алма-Ата хорошо знает наш автомобильный учебный пункт. Ведь, кроме работы, на самом пункте мы организовали несколько автомобильных кружков в учреждениях города: в Казаххарестре, в Облсельхознабе, в Алма-Атинской МТС. В юридическом институте создан кружок автомобилистов, изучающих управление специальными автомашинами.

Материальную базу нашего пункта составляют 3 машины — ГАЗ-А, ГАЗ-АА и ЗИС-5. И все же нам трудно вести преподавание. Этому мешает отсутствие наглядных пособий. Тренажера у нас нет, а из учебных пособий имеется лишь одна разрезная модель двигателя ГАЗ. Особенно плохо обеспечены у нас на пункте мотоциклисты. Поэтому за 8 месяцев мы выпустили только две группы (около 50 человек), а могли бы выпустить куда больше, так как интерес к мототехнике огромен, особенно среди учащихся вышней и средней школы. Недостаток мотоциклов, наглядных учебных пособий, а также учебников и плакатов связывает нам руки.

Ко Дню Работе-Крестьянской Красной Армии мы выпустили прекрасную группу мотоциклистов. Все курсанты, как один, ходили на занятия, не допуская прогулов. Теорию и практическую езду они усвоили на «отлично». Многие мотоциклисты, подготовленные нашим пунктом, приобрели собственные машины. Курсанты стали нашими постоянными помощниками. У себя на предприятиях они организуют оборонную работу, разъясняют цели и задачи Осоавиахима. Курсант Смоляренко, получив у нас подготовку, сам решил создать мотоклубок, и мы охотно пошли ему навстречу.

В выпущенной нами группе было много девушек, показавших себя замечательными мотоциклистками. Комсомолка Ирина Громова уже теперь считается в городе лучшей мотоциклисткой-спортсменкой, хорошо подготовлена лаборантка Санитарно-бактериологического института т. Мамлеева.

Политработа среди курсантов обеспечивается двумя политруками. Один из них состоит в штате, другой работает в порядке партийного поручения.

В прошлом году мы вступили в соревнование со стрелковым учебным пунктом Осоавиахима. Первая же проверка выполнения договора привела к победе нами. Посещаемость, массово-политическая работа на нашем пункте были поставлены значительно лучше. Городской совет Осоавиахима присудил нам переходящее красное знамя. В этом немалая заслуга наших политруков и инструктора практической езды

т. Назааренко. Он неоднократно был премирован за отличную работу Горсоветом Осоавиахима. Курсанты, случавшиеся под его руководством, водили машины уверенно и без аварий.

Наш политрук т. Матвеев недавно перешел на работу в Областной комитет партии, стал инструктором военного отдела. Связи с нами он не потерял. Чуть ли не ежедневно заходит он к нам на пункт посмотреть, как идет учеба. На его помощь мы сильно рассчитываем и в дальнейшем. А помогать нам надо крепко. До сих пор слабым звеном у нас было руководство пунктом. Начальник пункта слабо разбирался в порученном ему деле. План работы был составлен без всякого учета материальных возможностей. На пункте часто менялись преподаватели.

Наш пункт работал значительно лучше, когда был хозрасчетным. Перевод на бюджет сразу же отрицательно отразился на работе. Надо скорее оформить возвращение к оправдавшему себя хозяйственному расчету.

В IV квартале после окончания призыва в РККА, к которому мы подготовили немало молодых патриотов, овладевших оборонной специальностью, на учебный пункт придет новая смена будущих автомобилистов и мотоциклистов. Мы сумеем подготовить их так, чтобы в любую минуту они смогли переверстать с автомобиля за руль боевой машины.

Всю работу учебного пункта нужно будет вести в тесном контакте с городским авто-мотоклубом. Практика показала, что совместная работа учебного пункта и клуба приносит свои хорошие результаты. Я сужу по проведенному нами и клубом большому воензированной пробегу на грузовых машинах по пересеченной местности. В программу пробега были включены стрельба из винтовок и преодоление зараженной зоны в противогазах. Все водители и механики отлично справились с заданием. Пробег привлек внимание трудящихся гор. Алма-Ата.

Работы впереди много. С помощью военных отделов обкома и горкома партии, широко развертывая социальное соревнование, мы сумеем еще лучше помочь нашей любимой Красной Армии в деле preparительной «черновой» отработки кадров различных военных специальностей.

**М. М. БЕСПАЛОВ,**

начальник учебной части автомобильного учебного пункта гор. Алма-Ата



Г. Н. Кучинский

## ЭКОНОМИТЬ ВРЕМЯ

Автомобильные учебные пункты обязаны выпускать хорошо подготовленных водителей, умеющих управлять автомашинами в любой обстановке. Акончивший курс на пункте должен знать в преддверии программы ремонт, слесарное и монтажное дело. Автомобильный учебный пункт гор. Емпино выpusкал бы водителей более высокой квалификации, если бы преподавателям пункта могли пользоваться наглядными пособиями.

Столько слов и времени приходится потратить на уроке монтажного дела, прежде чем ученики поймут, как, например, регулируется рулевое управление. Нетрудно расказать, что рулевое управление при сборке должно быть отрегулировано так, чтобы вазор в зацеплении червяка и ролика при прохождении последним среднего положения соответствовал и определялся поворотом рулевого колеса на 1°45'. А вот показать наглядно все это я и не могу. Соответствующих деталей, необходимых при монтаже, у меня нет. Приходится ограничиваться словесными объяснениями.

Вообще-то наш пункт вполне благоустроен. У нас есть хорошая аудитория, удобный гараж. Мы получили новые машины. Нужно лишь хозяйственнее и ответственнее относиться к делу, тогда найдутся и детали.

За нашим пунктом числится еще одно учреждение. У нас есть мотоцикли, но до сих пор мы не выпустили ни одного мотоциклиста. Руководство пункта объясняет это тем, что для мотогруппы нет помещения. Это густая отговорка. При желании можно было создать группу мотоциклистов на любом предприятии.

**Г. КУЧИСКИЙ,**

старший инструктор практической езды

# ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА И БОЛЬШЕВИСТСКОЕ ВОСПИТАНИЕ НЕРАЗРЫВНЫ

Одесская автошкола Осоавиахима попала в аварийное положение. В прошлом году она получала определенную норму бензина в месяц. Эта норма была вполне достаточна для бесперебойной работы автомашин. Теперь норма урежена.

Между тем парад на подготовку водителей увеличен. Прогрессная способность автошколы настолько велика, что есть полная возможность дополнительно готовить шоферов III класса по договорам с хозяйственными организациями.

Одесская автошкола решила наладить работу среди автолюбителей. Начальник учебной части выезжал в Вознесенье, где помог организовать большой кружок автолюбителей (42 чел.). В Одесском доме Красной Армии создана специальная аудитория, оборудованная деталями со списанных автомашин, принадлежащих школе. По выходным и свободным дням кружковцы пользовались ее аудиторией и оборудованием. Кружок Индустриального института школа дала своих преподавателей, в автобусах связи она также помогла подготовить водителей.

Однако продолжая за последний год работа недостаточна. Автошкола располагает большими возможностями и силами. Она может шире развить движение автолюбителей в Одессе и области.

Не налажена еще и внутришкольная массовая работа. Не организован доступ учащихся. Самостоятельность не развита. Кружок воронешинских стрелков не работает.

Политрук школы т. Куфевс полагает, что техническая подготовка учащихся — первоочередное дело, и этим оправдывает недостатки в массовой работе. Это грубая ошибка. Нельзя отрывать техническую подготовку от большевистского воспитания. Осоавиахиму нужны идейно закаленные кадры, преданные большевистской партии Ленина — Сталина.

Успеваемость курсантов школы достигала 3,9—4 баллов.

В школе учатся 14 женщин. Они не имеют большой общеобразовательной подготовки. Тов. Вондарь, например, окончила 4-летку. Однако она оставила позади многих мужчин-семиклассников. Тов. Вондарь уделяет много времени самостоятельной работе над собой. Она очень внимательна и старательна. Опыт Одесской автошколы говорит о том, что необходимо шире вовлекать в учебу женщин. Они умножают резервы советских водителей.

Вредно отражается на успеваемости основных групп учащихся продолжительный срок занятий. Во вре-

мя долгого перерыва между первым и вторым годом обучения они забывают пройденное. Приходится все повторять сначала. Таким образом, первый год обучения проходит почти впустую. Целесообразно ли развивать не такой уж большой курс изучения автомобиля на два срока? — Этот вопрос заслуживает самого серьезного внимания Центрального совета Осоавиахима.

Не утратил своей остроты и вопрос о штатных преподавателях. Автошколам не рекомендовано при-

бегать к услугам только частных преподавателей. Многие из них не заинтересованы в своей работе. Прочитают лекцию и уйдут. Воспитанием же учащихся преподаватели не занимаются.

Специальное исключение составляют тт. Доровских и Канир. По выходным дням они помогают отстающим учащимся, консультируют их. Специальные группы, где преподавание ведут тт. Доровских и Канир, не знают провалов на госэкзаменах.

И. В.

## БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

В небольшом кабинете сидят женщины средних лет. Одета скромно и опрятно. На столе несколько папок. Она деловито просматривает бумагу.

Знакомимся.

— Чашникова, политрук учебного пункта.

...Калининский автоучебный пункт, политруком которого является т. Чашникова, существует уже несколько лет. Казалось бы, за это время можно было наладить работу, сделать этот учебный пункт во всех отношениях образцовым. Но этого нет.

Автоучебный пункт ютится в небольшом помещении, далеко не удовлетворяющем требованиям Осоавиахима. Площадь кабинета начальника и подтрибуна... 4 кв. метра! Здесь два стола, три стула и один деревянный ящик, очевидно, предназначенный вместо стула для посетителя. Учебные классы оборудованы плохо, отсутствуют плакаты и схемы. Автомобильные детали беспорядочно, «навалом» лежат в шкафах и ящиках.

В октябре курсанты должны оканчивать учебу. Но как и что из них учатся — неизвестно. Учета успеваемости нет. Об успехах и недостатках в учебе слушателей знает лишь один преподаватель.

Учебная дисциплина в автопункте развалена. Много опозданий и прогулов. Только за 15 дней сентября по 11-му звонку было 113 прогулов. Такая же картина была и в августе. По 10-му звонку за август было 92 прогула. Курсант Шубин за 15 дней сентября ухитрился прогулять 11 дней, курсант Шиманов — 7 и т. д.

А слушатели Шепелев и Филев за первую половину сентября не посетили ни одного занятия!

Все это говорит о том, что массово-политическая работа на пункте отсутствует. И на самом деле, стенограмма не выходит уже в течение двух месяцев. Социалистическое соревнование превратилось в слаб. Больше месяца не проводилось политбеседы.

Отрицательно в работе учебного пункта сказались частая смена начальников. За девять месяцев этого года в автопункте побывали три новых начальника. Много их сменилось и в 1938 году.

В октябре учебный пункт должен проинвестировать новый набор слушателей. К этому надо готовиться сейчас, вести соответствующую работу, но пока ничего не делается. Ни обшатай, ни городской совет Осоавиахима автопункту не помогают. Совершенно не оказывают помощи также и обком союза шоферов и госавтоинспекция. Тем не менее при соответствующей массово-разъяснительной работе комплектование курсов можно будет провести успешно.

Тов. Чашникова — новый политрук. Она член партии с 1919 года, имеет большой опыт партийно-массовой работы. Надо надеяться, что при помощи вышестоящих организаций тов. Чашникова быстро ликвидирует все недостатки работы Калининского автоучебного пункта. В первую очередь конкретную помощь должны оказать ей городской, областной и центральный советы Осоавиахима.

С. САВЕЛЬЕВ.



# ВОДИТЕЛИ МАШИН

Нужна серьезная  
помощь

Мы готовим шоферов-профессионалов. На предприятиях и в колхозах Удмуртии, Башкирии, в Пермской области работают шоферами наши воспитанники.

1938/39 учебный год был особенно успешным в жизни нашего пункта. Успеваемость составила 92 процента, значительно выше, чем в других школах Удмуртии. А ведь работать нам приходится с товарищами, многие из которых плохо знают русский язык.

Отличники учебы охотно помогают отстающим. Вот, например, курсант отличник т. Туинов, бакир по национальности. Он хорошо знает русский язык и оказал большую помощь трем курсантам из Янаульского района. Занятным и терпеливо учил он их записывать лекции, делать конспекты, чтобы лучше освоить пройденный материал. На квалификационной комиссии вся чертёра получила права шоферов.

Большую роль в борьбе за высокую успеваемость и безаварийную езду играет инструктор практической езды т. Курбатов. Это честный, добросовестный человек, великодушный знающий свое дело. Все его ученики — передовики учебы, аккуратные и исполнительные работники. Тов. Курбатов стремится к тому, чтобы каждый из занимающихся глубоко и серьезно понял конструкцию машины, тщательно отработал каждую ее деталь и каждый прием управления.

Всеобщим уважением пользуется политрук пункта т. Репин. Во время обеденных перерывов он передает ежедневную 20-минутную политическую информацию по материалам газет и журналов.

Мы соревнуемся с Можгинским и Воткинским автопунктами. Широко развернуто индивидуальное социалистическое соревнование: курсант соревнуется с курсантом, преподаватель с преподавателем, отделение с отделением. Другая работа коллектива стеновой газеты и кружков самодельности отличны проявит руководство пункта крепить дисциплину, добиваться стопроцентной успеваемости учащихся и полной ликвидации прогулов и опозданий на занятия.

Все курсанты, закончивая учебу, имеют оборонные значки. Военно-обязанный контингент основательно изучает винтовку, Устав РККА и закон о запрете гранатометания. Мы стремимся как можно шире развернуть оборонную работу, неразрывно связанную с будущим воспитанием наших питомцев. Каждый из окончивших учебу на пункте в нужную минуту всегда сумеет пересечь за руль специальной машины, — для



В. Чирков

этого он получает достаточно навыки и опыт в дни учебы.

Мы могли бы работать значительно лучше, чем теперь. Но наш пункт недостаточно оборудован: нет разных машин, что сильно затрудняет наглядное обучение.

Наш пункт, помимо своей основной работы, руководит автокружками Сарапульского района, снабжая их литературой, методическими пособиями и обеспечивая необходимой консультацией.

Работает Осоавиахима систематически расходует средства, предназначенные для учебы, на другие цели, совершая явно незаконный поступок. Еще весной райсовет вынес решение о выделении нам 10 тысяч рублей на дооборудование пункта, но свое решение не выполнил и до сих пор.

Сейчас нам в первую очередь нужны две учебных машины. Своих машин не хватает, приходится арендовать их в других организациях.

Уверен, что исправив недочеты, мы сможем развернуть учебу еще лучше и шире, воспитывая высококультурные кадры водителей машин — патриотов социалистической родины.

В. ЧИРКОВ,

начальник Сарапульского автоучебного пункта

Город Ленина по праву считается крепостью обороны. Осоавиахимовцы Ленинграда свято берегут боевые традиции питерских красногвардейцев. Замечательные молодежь наших заводов и фабрик успешно овладевает боевой техникой. С большой охотой юноши и девушки идут в автошколы, изучают вождение автомобилей и мотоциклов.

К сожалению, наши школы не могут удовлетворить все запросы, предъявляемые молодежью. Городской и районные советы Осоавиахима уделяют мало внимания подготовке водителей.

Автошколы Ленинграда ютятся в тесных и необорудованных помещениях. Это особенно сказывается на работе школ Октябрьского, Дзержинского и Фрунзенского районов. Около половины всего осоавиахимовского автопарка «хранится» под открытым небом. Школа Петроградского района, обслуживающая также и Приморский район, вовсе не имеет гаража.

Ремонт и обслуживание машин — самое больное место в нашей работе. Здесь парит полная кустарщина. Ни один из пунктов не имеет своей ремонтной мастерской. Уже давно назрел вопрос о создании хотя бы одной мастерской для обслуживания всех школ города. Много раз обращались в горсовет Осоавиахима по этому вопросу, получили массу обещаний, но до сих пор мастерской нет.

Школы не укомплектованы командными и преподавательским составом. В школах Ленинграда не предусмотрена должность начальника учебной части, в то время как в других городах Союза она есть. Во Фрунзенской школе не утверждена даже должность политрука. Инструкторам практической езды приходится одновременно исполнять функции заведующих гаражами, снабженцев и ремонтников.

Городской совет не организует учебы и обмена опытом работы руководителей и преподавателей школ. На командирской учебе, проводимой горсоветом, мы были вместе со стрелками, химиками, голубоводами. Пришло ограничить изучение общефизических дисциплин. Наши работники желают изучать, помимо этого, и технические дисциплины, методику преподавания, монтаж. Но горсовет не хочет и слушать об этом.

Автошколы Ленинграда нуждаются в серьезной помощи. Городской и районный советы Осоавиахима должны более чутко относиться к их нуждам и запросам.

Начальники автоучебных пунктов Ленинграда А. Шафиров (Василеостровский район), Я. Богданов (Фрунзенский район), М. Александров (Красногвардейский район), И. Семенов (Петроградский район).



Ф. З. Караев

Город Сталинск — это новый советский город.

К числу первых организаций Сталинска относится автомобильный учебный пункт Осоавиахима.

От Автодора наш пункт принял очень небольшое наследство. Оно состояло лишь из трех полудразбитых старых «газиков». У автодоровской школы не было даже помещений.

В 1935 году мы получили отличный благоустроенный дом, оборудовали в нем 10 аудиторий, ленинский уголок. Начали приобретать учебные пособия. Постепенно росло наше хозяйство. Мы привезли в порядок имевшиеся машины, затем получили три новых мотоцикла. Сейчас наш учебный пункт стоит на одном из первых мест в Новосибирской области. Это — результат социалистического соревнования. В постановке работы мы соревнуемся с учебным пунктом нашего областного центра — Новосибирска. Договор охватывает все отрасли деятельности пункта, и поэтому неслучайно в прошлом году мы заняли первое место по боевой и политической подготовке на областном лагерном сборе учебных пунктов Осоавиахима.

Не было еще случая, чтобы кто-либо из курсантов допустил аварию. Материальная часть у нас в порядке, бензин экономим. Самый главный наш показатель — выполнение плана подготовки курсантов — говорит о том, что мы поработали не-

плохо. Уже сейчас стоит вопрос об увеличении задания, так как план мы выполняем досрочно. Дисциплину на учебном пункте можно оценить на «отлично». Посещаемость еще ни разу не опускалась ниже 96—97 процентов. Неявки же отдельных товарищей были вызваны уважительными причинами.

Хорошо подготовленные преподавательские кадры обеспечивают качество учебы в пункте. Можно всем ставить в пример работу нашего инструктора практической езды В. Вильчинского. Его машина — это образец того, как надо относиться к дорогостоящей материальной части. За экономии горючего и смазочных материалов мы неоднократно его премировали.

Мы ведем работу и вне стен учебного пункта. На заводах и в учреждениях помогаем организовать оборонные кружки. Очень хорошо работает организованный с нашей помощью авто-мотокружок при Институте черной металлургии.

К недостаткам в работе нужно отнести то, что до сих пор у нас плохо оборудован гараж и ремонтная мастерская. Помещения для них выделены хорошие — заминка вышла из-за средств. В смете, которую утверждал Сталинский горсовет, расход на это был предусмотрен, но с ним не согласился ЦС Осоавиахима. Так и остались мы без хорошего гаража.

Сильно тормозит занятия недостаток учебных наглядных пособий и особенно отсутствие разрезных деталей современных машин, как, например ЗИС-101, газогенераторной машины и т. д. Техника растет с каждым днем, а в учебных пособиях она полного отражения не находит.

Мешают дальнейшему размаху нашей работы перебои в снабжении горючим, смазочными материалами, резиной и запасными частями. Тут ЦС Осоавиахима должен оказать нам помощь.

Сейчас наша основная задача — подготовить учебный пункт к зиме, в срок закончить ремонт парка, оборудовать гараж, составить учебный и эксплуатационный планы.

Ф. КАРАЕВ,

нач. автоучебного пункта гор. Сталинска

## ТОРФЯНОЙ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Институт торфа Академии наук БССР спроектировал и построил новую газогенераторную установку для автомобиля ГАЗ-АА, работающую на торфяном топливе.

Применяемый торф может быть как прессованным, так и рыхлым влажностью до 30 проц и зольностью до 9 проц. На одной загрузке торфа газогенераторный автомобиль проедет 75—80 км. Воздушный запас торфа вполне достаточен для односторонней работы автомобиля.

Пробеговые испытания на Могилевском шоссе показывают, что максимальная скорость автомобиля с грузом в 1,2 тонны достигает на ровных участках 55 км в час. Расход торфа на 100 км пути не превышает 65 кг.

Торфяной газогенератор хорошо работает и на древесных чурках.

## БЫСТРОХОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДИЗЕЛЬ

Коллектив конструкторско-экспериментального отдела автозавода им. Сталина построил к XVIII съезду ВЦИК(б) два опытных быстроходных автомобильных дизельных мотора. В настоящее время эти дизели успешно прошли государственные испытания и рекомендованы для массового производства.

По своим техническим качествам автомобильный дизель ЗИС-Д-7 превосходит ряд лучших образцов зарубежного дизелестроения. Впервые в практике дизелестроения применен коленчатый вал, изготовленный из стали 1045 с поверхностью закалкой током высокой частоты по методу проф. Володина.

Весьма малые износы трущихся частей, взаимозаменяемость гильз, применение медноникобелевого сплава алюминия без присадки никеля для поршней — все эти высокие технологические качества, подтвержденные в пробе на 32 тыс. км, выгодно отличают советский дизель от целого ряда зарубежных конструкций.

## НОВАЯ ОБЛИЦОВКА М-1

Дирекция Горьковского автозавода им. Молотова получила указания об изменении существующей облицовки легкового автомобиля М-1.

Новая облицовка сильно изменит внешний вид передней части машины, в частности радиатора, капота, фар.

Сейчас идет изготовление скульптуры капота автомобиля, а также конструирование новых образцов.

Автомобиль М-1 с новой облицовкой будет выпускаться с марта 1940 года.



# В ЛАГЕРЕ



В эти дни полнотный город живет кипучей жизнью. Кончается лагерная учеба, подводятся итоги социалистического соревнования на лучшие показатели в боевой и политической подготовке. В ленинских палатках, у машин, на стрельбищах идут проверочные испытания.

Группа бойцов окружила большой ящик с лесом. На ящике маякеты для лесостроения, лесов. Командир лагерного сбора капитан т. Чибисков проверяет знания бойцов по тактике. Боец т. Егоров получает задание произвести разведку в районе деревни Н. для высадки стрелкового батальона. Боец подробно рассказывает, как он выполнил бы это поручение в боевой обстановке: выбирает кратчайший путь, точно рассчитывает время погрузки, транспортировки и разгрузки, намечает расстановку постов. Задание выполнено на отлично.

Зачет по тактике серьезен. Перед бойцами стоят сложные вопросы: организация автотранспортных частей, разведка пути и организация марша и т. п. Экзаменаторы получают точные и подробные ответы. Не менее успешно проходит зачет по политической подготовке, топографии, строевой и огневой подготовке. Чувствуется, что бойцы и командиры много и серьезно поработали над этими дисциплинами.

Мы проходим по лагерю, спрятанному между невысокими, но густо посаженными деревьями. «Улицы» лагеря поражают своей чистотой. На больших клумбах у палатки выложены на белых камешках номера подразделений. В палатках уютно и чисто. В ленинских палатках проходит политзанятия, работают библиотеки, вывешиваются свежие номера стенных газет и «боевых листов».

В конце лагеря — большая столовая. Дежурный по столовой деловито разрезывает баранью тушу, чистит картофель. Кормят бойцов вкусно и сытно.

Вот и парк. Ровно, как на параде, выстроились машины. У каждой машины установлена табличка с ее номером, фамилиями водителя и инструктора. Тут же развешены таблицы учета практической езды. Командир дает отрывистую команду «По машинам!» и почти сразу «Заводи!».

Мгновенно заработали моторы, машины выстроились в холостую со строгими интервалами. Трудно поверить, что ими управляют люди, многие из которых до прихода в лагерь никогда не сидели за рулем автомобиля. Капитан Чибисков с гордостью заявляет:

— Любой из бойцов может водить машину в условиях действия любого водителя как наземного, так и воздушного, может произвести разведку района и составить полный

отчет о результатах этой разведки. Наши люди хорошо усвоили правила маскировки, расчленения колонн, дегазации местности и машин, перевозку бойцов, грузов, лошадей, артиллерии.

В шесть часов утра горнист трубит подъем, а через час, после туалета и завтрака, начинается первый урок. Плотным колым бойцы окружают мотор или машину, стараясь лучше изучить каждую деталь, каждый винтик. Командиры проверяют знания бойцов, полученные ими на зимней учебе в автопунктах. Упор был сделан на изучение тактики, на практическую езду и монтаж. С жадностью изучали технику молодые бойцы и достигли многого.

..

Причина всех успехов в боевой и политической подготовке заключается в том, что здесь с первого же дня учебы широко развернулось социалистическое соревнование. Каждый боец имеет конкретное социалистическое обязательство и ни на минуту не забывает об этом. Командно-политический состав ведет все, чтобы помочь бойцам выполнить взятые ими обязательства. В августе первенство по боевой и политической подготовке завоевало подразделение младшего лейтенанта т. Злановского. Командир зааса т. Злановский — инженер, занимающий крупную хозяйственную должность, принес с собой большой организационный опыт и знания техники. И все эти знания он старается передать бойцам и командирам своего подразделения.

Одним из лучших политруков лагеря справедливо считают т. Ива-

нова. Шофер-стахановец и партгор одного из автохозяйств, он имеет большой опыт партийно-воспитательной работы. Он умеет сочетать боевую и политическую подготовку. Средняя оценка успеваемости политподготовки подразделения т. Иванова — 4,27 при пятибалльной системе.

Командиры и политработники сумели подготовить себе заместителей из лучших бойцов. Боец Николай Маслов, выдвинутый заместителем политрука, взятый метростроевец, начальник участка шахты № 22, был в числе первой тысячи комсомольцев, мобилизованных на строительство лучшего в мире метро. За стахановскую работу он получил благодарность от правительства. И в лагере он быстро завоевал первенство в учебе. На стрельбовых соревнованиях т. Маслов занял второе место. Он глубоко разбирается в вопросах истории партии и в международных событиях.

Отличник боевой и политической подготовки комсомолец т. Ардышевский выдвинут в командиры отделения. Вверенные ему бойцы получили высокие оценки на зачетах по политподготовке, тактике и другим предметам. Во всем лагере нет более исполнительного и аккуратного младшего командира.

Именами отличников тт. Цырлина, Шавалина, Ерина, Чекарарева, Потапова и других заслуженно гордится все лагерь.

Окончена лагерная учеба. Бойцы возвращаются на свои заводы, фабрики, гарнизы. Но, если понадобится, они в любую минуту займут свои места в боевых машинах.

**А. БОРИСОВ**

И-ский лагерь Осоавиахима



Курсанты-автомобилисты за изучением выстрелки

Письмо было с Дальнего Востока. В углу конверта стояла треугольная печать с надписью «Вонсковск». В парткоме сразу узнали почерк. Бывший шофер-стахановец автогрузовой базы № 3 т. Егоров писал с далекой границы о своей службе в бронегазиковых частях РККА. Он бережно хранил звание стахановца. В части считался лучшим бойцом. Отличником боевой и политической подготовки. Дни проходили в напряженной учебе. В Красной Армии — этой замечательной школе мужества, знаний и культуры — бывший шофер быстро рос и закалялся. Письмо кончалось обещанием к допризывникам, как можно больше работать над собой, готовиться на себя полноценных бойцов.

Это письмо обшло все цехи, его читали и обсуждали на политзанятиях. А через несколько дней партком организовал встречу допризывников с рабочими, служащими в царской армии. Молодежь еще глубже поняла, какая огромная пропашка лежит между службой в царской казарме, которую Ленин назвал школой произвола и насилия, и службой в Красной Армии.

Видя весной коллектив автобазы начал с любовью готовить молодых рабочих к призыву в РККА. Они регулярно занимались по общеобразовательным дисциплинам. Слесарь Шутов, грузчики Васенков и Плушкин имели знания за 4 класса средней школы. «Этого мало для Красной Армии», — решили они, и с огромной энергией взялись за учебу. Ко дню призыва каждый призывник имел знания в каждом классе средней школы.

Когда группа героев Советского Союза обратилась с письмом к призывникам страны, молодые патриоты живо откликнулись и занялись упорным изучением боевой техники. В течение нескольких месяцев занимались кружки ворониховских стрелков, ГТО, ПВХО и ГТО. Вскоре грудь каждого из призывников украсили четыре ордена знаменитых Александра Александровича и Лутов славы также нормы на значок ворониховского стрелка II ступени. За отличную сдачу норм на оборонные значки награждены подпорядки тт. Плушкин, Шутов, Рахманов и другие.

Молодой слесарь Сергеев давно мечтал стать летчиком. Он твердо верил, что нет более почетной профессии, чем профессия военного летчика. И он всеми силами стремился получить эту специальность. Резинщик Петров страстно желал стать водителем боевой машины. Оба дали себе слово овладеть этими специальностями еще до ухода



Группа призывников-комсомольцев за изучением мотоцикла

Фото А. Розамава

в РККА. Егор Сергеев был зачислен в число курсантов аэроклуба. Ясным летним утром он впервые ушел в небо на легкой машине пока еще только учеником. А ко дню призыва он с успехом закончил учебу. Бывший резинщик Петров стал шофером и начал управлять мощной грузовой машиной.

Замечательных людей посылают коллектив баз в армию. Больше половины призывников — комсомолцы и стахановцы. Цементорщик Василий Александров — один из лучших стахановцев автобазы. В подготовке к призыву он тоже шел на первом месте. В журналах, которые аккуратно заполнились старостами кружков, против его фамилии стоят одни пятерки. Василий не удовлетворился значком ворониховского стрелка. I ступени. После серьезной тренировки он сдал нормы на значок ворониховского стрелка II ступени. Вместе с ним получили такой же значок и резинщик Лутов.

Близилось время призыва. Начальники цехов и колонн начали думать: кем заменить уходящих в армию рабочих? Но призывники пришли к администрации и заявили:

— Мы сами подготовим себе сме-

К молодым электрякам Александр Выходу и Василию Рахманову было прикреплено по два ученика. В короткое время они сумели передать ученикам свой опыт, и сейчас бывшие ученики самостоятельно работают на местах товарщиц, успешных в армии.

В цехе электрооборудования на место каждого ушедшего подготовлен новый рабочий. То же добились и в других цехах. Ни одно рабочее место не осталось свободным.

Парторганизация автобазы сумела широко развернуть политико-воспитательную работу среди молодежи, и в этом ее большая заслуга. С призывниками систематически проводились политзанятия, которыми руководил секретарь парткома т. Акимичев. Члены партии в цехах помогали воспитывать будущих бойцов. Профсоюзная организация и весь коллектив окружили их заботой и вниманием. Молодежь глубоко изучала решения XVIII партийного съезда и внеочередной четвертой Сессии Верховного Совета Союза ССР. С большим подъемом был встречен новый закон о всеобщей воинской обязанности.

Большое воспитательное значение имели встречи призывников с участниками гражданской войны. Их воспоминания слушались с захватывающим интересом. Моторист т. Пошкочин, награжденный орденом боевой Красной знаменки, часто рассказывал молодежи о боевых эпизодах, о героической борьбе Красной Армии, отразившей все подходы интервентов. Эти рассказы укрепляли в молодых сердцах твердую веру в необходимость нашего оружия, разжигали стремление скорее занять место в рядах первой в мире армии социализма и святого беречь ее боевые традиции.

С нетерпением ждала молодежь призыва. За месяцы, оставшиеся до этого светлого дня, призывники решили добиться превращения автобазы в крепость обороны. Они стали ядром осовиахимовской организации. Оживилась работа кружков, выросли осовиахимовские организации в цехах. Товарщиц Песков, Рахманов и Александров были выдвинуты внештатными инструкторами Октябрьского райсовета Осоавиахима. Эти активисты провели работу низовых организаций Осоавиахима, передавали им свой опыт, помогали организовать подготовку к призыву. Так, допризывники прошли еще и большую школу общественной работы. Многие из них стали беседчиками, чтецами, агитаторами. Призывник т. Макаров был избран секретарем комсомольской организации автобазы.

# В ТРЕТЬЕМ АВТОБУСНОМ...

Всю работу по подготовке к призыву возглавил председатель Осоавиахимовской организации автобазы Никифор Дмитриевич Рахманов. Знает об оборонной работе, знает коммунист т. Рахманов, как родных сыновей, готовил призывников к уходу в РККА. Он знает их всех по именам, знает все их успехи, недостатки, запросы и сумел сплотить их в одну дружную семью. С отеческой требовательностью относится он к своим питомцам. И больше всего он преобладающий в своем родному сыну Василию, электромонтеру этой же автобазы. Имя Василия Рахманова стоит в списке лучших призывников — отличников боевой и политической подготовки.

Никифор Дмитриевич работает председателем Осоавиахимовской организации автобазы с 1931 года. Он с гордостью рассказывает о том, как за год в год растет культурный уровень призывников.

— Для нас, осовиахимовцев, нет более почетной задачи, чем подготовка кадров для нашей Красной Армии. Ей нужны люди, уже овладевшие основами военных знаний, освоившие технику. Подготовка к призыву — это настоящий экзамен для нашей Осоавиахимовской организации. И я рад, что с каждым годом мы сдаем этот экзамен все лучше и лучше. В этом году я особенно счастлив, в армии уйдет мой сын Василий. Счастливый человек! Если бы не годы, тоже пошел бы на призывной пункт!

«Папаша», так любовно зовут его призывники, бережно вынимает из шкафа аккуратные журналы посещения, списки членов оборонных кружков (учет в организации поставлен образцово). Он раскрывает журналы и говорит, указывая на фамилии слушателей:

— А вот это мы начали готовить уже тех, которые будут призваны в будущем году. Молодые совсем, но ребята, как на подбор!

Демобилизованный красармеец Дмитрий Тишкин, член совета Осоавиахимовской организации, был первым помощником т. Рахманова. Он проводил занятия по стрелковому делу и ПВХО, передавал слушателям свой опыт, накопленный во время службы в частях РККА. Старый рабочий — участник гражданской войны т. Грибанов руководит Осоавиахимовской работой в моторном цехе. Рабочие этого цеха, все до единого, сдали нормы на знаках ПВХО. Цех занял первое место в соревновании осовиахимовцев базы.

Партизаны и непартизанные бойшеники автобазы № 3 сделали большое дело. Они подготовили для Красной Армии замечательное пополнение. Юные патриоты заняли свои почетные места в рядах победоносной Красной Армии, готовые по первому приказу зову правительства, по первому зову товарища Сталина выступить на защиту родины и драться, не щадя своей жизни, до полной победы над врагом.

А. ГРАНАТ

Комсомолец Алексей Ивановский пришел к председателю совета Осоавиахим т. Цыганову и сказал:

— Мне обязательно нужно сдать нормы ГСО, и как можно скорее.

— Что ж это за сценка такая? — с веселой усмешкой отозвался председатель.

— Да ведь я в армию через два дня ухожу. У меня есть знаки «ГТО», «ЭО», «ПВХО», хочется, чтобы и четвертый был.

— Это можно! Вот завтра днем приходи. Тов. Савенкова начальние штаба ПВО, примет у тебя нормы.

\*\*\*

Как к большому празднику, готовились общественные организации к знаменательному дню призыва в Красную Армию. Для призывников по инициативе Осоавиахим устраивались специальные вечера. Молодежь собиралась вместе со старыми рабочими.

За чашкой чая как-то особенно просто ведется задуманная беседа. «Старички» говорили о призыве, о службе в армии, и особенно много вспоминали о бывших боях. Ведь почти каждый из них участвовал в мировой войне 1914—18 гг. или сражался на фронтах гражданской войны.

Призывники, идущие в этом году в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию, хорошо подготовлены. Среди них нет никого, кто имел бы меньше трех оборонных значков, а у тт. Штрова, Зубарова и Волжанинского их даже пять. Шесть призывников были премированы грамотами и деньгами за отличное овладение оборонными знаниями.

Но не только подготовка призывников занималась Осоавиахимовская организация.

Триста восемьдесят рабочих парков — активные члены Осоавиахим. Они аккуратно платят членские взносы, 200 человек постоянно участвуют в военных учениях, занимаются в различных кружках.

Сто пятьдесят три значка ПВХО было отработано в кружках за 3 месяца 1939 года. Еще шестьдесят пять человек в скором времени сдадут нормы.

Организовала специально волонтерский кружок воичной подготовки к сдаче норм ПВХО. Тридцать пять волонтеров получили на руки литературу и специальные плакаты о том, как пользоваться противоядием. Для них организована регулярная консультация. Недавно было проведено занятие по практичес-



Призывники—стахановцы заводов гор. Горького приходят на призывные пункты, имея по 4—5 оборонных значка

Фото П. Вознесенского

му ознакомлению с тем, как должен вести себя шофер во время воздушной тревоги. Занимались дегазационной машиной, маскировкой.

Водительский кружок заочной подготовки к сдаче норм — значительнейшее мероприятие Осоавиахимовской организации парка. Обычно дальше всех от учебной работы стоит именно водитель. Отказались от предприятия постоянными разъездами по городу, шоферы не посещают кружки, не участвуют в военных учениях, проводимых внутри парка, не сдают норм. Заочная подготовка приобретает широкие шоферские массы к военной учебе, к Осоавиахимовской работе.

Шестидесят осовиахимовцев посылает стрелковый кружок. Его очень хорошо ведет член совета Осоавиахима автобусного парка т. Болотников, работающий бухгалтером в административно-хозяйственном отделе.

Шофер т. Волчонков и регулировщик т. Фадеев, окончив специальную школу, получили звание инструкторов парашютного спорта. Ученик т. Никитин и кузубработник парка т. Зубарев учились летному делу в аэрокружке. Тов. Зубарев недавно принят в одну из школ военно-воздушного флота.

Оборонная работа в третьем автобусном парке стала общим делом всех организаций, пользуется общим признанием. На всех собраниях и митингах звучат выступления активистов-осовахимовцев, призываются рабочих и служащих парка крепить мобилизационную готовность, овладевать оборонными специальностями.

Секретарь партбюро т. Ширяев — один из лучших помощников в осовиахимовской работе. Вот что рассказывает о нем председатель совета Осоавиахима парка т. Цыганов:

— Тов. Ширяев всеми силами помогает укрепление авторитета осо-

вахимовской организации. Он беседует с людьми, разъясняет им характер и существо оборонной работы. Одно время у нас в цехах начали срываться «оборонные дни», ослабла кружковая работа. Секретарь партбюро созвал начальников цехов, побеседовал с ними по-дому. Дело кончилось тем, что теперь оборонные учения проводятся регулярно.

Примеру т. Ширяева должны последовать многие партийные активисты. Он сдал нормы на 4 оборонных значка, начал заниматься в автомобильном кружке.

С каждым днем растут ряды осовиахимовской организации парка. Это результат совместной работы совета Осоавиахима, штаба ПВО, комсомольской организации.

Секретарь комитета комсомола т. Оралова много сделала для того, чтобы молодежь стала считать осовиахимовскую работу почетным, серьезным делом. На собраниях и в беседах с комсомольцами и внесоюзной молодежью она старается подчеркнуть, какой огромное значение прилагается Осоавиахимом, добивается, чтобы молодежь занималась в оборонных кружках, вступала в Осоавиахим.

Штаб ПВО в контакте с советом Осоавиахима создал крепкие команды. Проведенные учения показывают, что в нужную минуту эти команды сумеют постоять за свой парк. Аварийно-восстановительная, противопожарная, дегазационная, санитарная команда охраны и порядка во время учений четко выполняли распоряжения штаба.

Сейчас во всех цехах идет подготовка к соревнованию на лучшее овладение противогазом. В конце месяца эти соревнования будут проведены по всему парку. Вслед за тем осовиахимовцы примут участие в общепарковом походе на три километра в противогаз.

Предполагается, что в колонне выступит не менее 200 человек.

Серьезную задачу взяла на себя осовиахимовская организация парка в связи с приближающейся XXII годовщиной Великой социалистической революции. Совет Осоавиахима вынес решение — привлечь в члены Осоавиахима 80% всех работающих в парке.

Условия для выполнения этой задачи являются блестящими. Помощь партийной, профсоюзной и комсомольской организации, есть и средства. По словам председателя совета Осоавиахима, не было еще случая, чтобы у осовиахимовцев не оказалось денег на проведение какого-либо мероприятия.

Кружки обеспечены литературой и учебными пособиями. Помогает и военный отдел железнодорожного парка парка.

Инструктор военного отдела парка т. Журавлев постоянно бывает в парке. Его помощь очень пригодилась в разрешении ряда организационных вопросов, в частности в деле упорядочения приема в члены Осоавиахима. Уже нет теперь того бюрократизма и канцелярищины, которые сопутствовали раньше оформлению членства.

Дальнейший успех работы и рост рядов будут зависеть от того, как совет Осоавиахима организует учебную, кружковую работу, расширит круг оборонных знаний, полученных осовиахимовцами.

Тут, надо сказать, совет Осоавиахима и его председатель т. Цыганов в долгу перед рабочими и служащими парка.

Почему до сих пор не начал работать кружок пулеметчиков, созданный в день Военно-Морского Флота? Чего нехватает для его существования? Люди записались, пулемет есть, инструктор тоже. Помещения нет? Неверно! В таком парке, как третий автобусный, всегда найдется свободная комната, где можно проветрить заряды. Почему не проводятся лекции и беседы среди шоферов, которые знакомы бы их со спецификой боевых машин?

Почему до сих пор молодежь парка не имеет возможности овладеть искусством водить мотоцикл? Почему, наконец, автомобильный кружок создан только для командного состава?

Десятки слесарей, электриков, подсобных рабочих хотят научиться водить автомашину. Отдел подготовки кадров не может охватить всех желающих своими курсами. На помощь ему должна прийти осовиахимовская организация. Среди старых опытных водителей всегда можно найти такого человека, который с горящей любовью передаст свой опыт любознательной молодежи, подготовив автолюбителей.

Повседневное крепить боевую готовность — таков лозунг осовиахимовской организации третьего автобусного парка столицы. У нее есть для этого все возможности, а главное, есть хорошие, любящие свою работу кадры, которые решают все.



Призывники автозавода им. Сталина идут на призывный пункт. Впереди со знаменем призывник — комсомолец Ф. Савельев, идущий в сопровождении 6 оборонных значков и звание инструктора ПВО

Фото В. Шаровского

# МАСКИРОВКА автомобиля

Майор В. СИВКОВ

Автотранспорт в военное время приобретает огромное значение. Быстрая и неожиданная для противника переброска крупных войсковых частей и соединений, а также необходимых боеприпасов на автомобильных часто решает успех боевых операций.

Возможности автомобильных перевозок в будущей войне определяются не только количеством автомобилей, находящихся на вооружении армии мирного времени, но и количеством автомобилей, которые могут быть мобилизованы в военное время. Опыт мировой войны показывает, что для военных нужд воюющие капиталистические страны мобилизовали более пятидесяти процентов всего автомобильного парка.

В связи с ростом применения автотранспорта резко увеличивается угроза нападения на него со стороны авиации, особенно бомбардировочной и истребительной, количество и качество которой никак нельзя сравнить с тем, что было 25 лет назад. Это приводит к тому, что движение крупных автоколонн становится в настоящее время небезопасным даже в тылу. В этом убеждает нас опыт современных войн.

К числу средств защиты автотранспорта от воздушного противника относятся авиационные средства и прежде всего истребительная авиация, являющаяся главным видом воздушного прикрытия автоколонн во время движения, зенитная артиллерия и зенитные пулеметы в местах стоянок.

Огромное значение для защиты автотранспорта приобретает также применение средств местной противовоздушной обороны — мероприятий по противохимической, противопожарной, санитарной защите, по расформированию войск, маскировке, охране, связи и т. д.

В данной статье мы остановимся подробнее на значении и средствах маскировки автомобилей. Рассмотрим вначале признаки, по которым можно легко обнаружить автомобиль с воздуха как в движении, так и на стоянке.

Летом автомобиль представляется воздушному наблюдателю в виде небольшого темного пятна правильной формы, автомобиль же, покрытый брезентом, кажется светлым пятном.

При расположении колонны автомашин на сильно развешенной местности с большим количеством

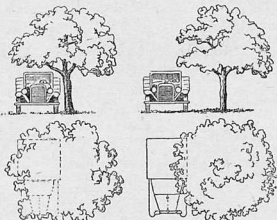


Рис. 1. Слева — правильное расположение автомобиля под деревом. Справа — неправильное расположение автомобиля под деревом (вид спереди и сверху)

деревьев, видимость ослабляется, особенно на мокрых полевых дорогах.

При передвижении ночью следует избирать дороги, мало заметные для наблюдения с воздуха, а также дороги, обсаженные деревьями.

Существенными признаками, облегчающими обнаружение стоянки или движения автомашин, являются пыль и тень. По пыли можно определить иногда направление движения автоколонн. Однако при ветре, параллельном дороге, пыль скрывает автомашину и тем самым является как бы средством маскировки.

Тень от автомашин является демаскирующим признаком в ясную солнечную погоду. Она дает возможность не только обнаружить

автомашину, но и отличить нагруженную от порожней.

Демаскирующие признаки ночью — это прежде всего свет фар, задних сигнальных фонарей, вспышек электрофонарей при пользовании картой и чтении различных оперативных документов, курение.

Движение автоколонн ночью особенно сильно демаскирует красный свет заднего фонаря. Он настолько редко виден с воздуха, что даже с большой высоты противник может подсчитать по красным точкам количество движущихся автомобилей.

Во всех случаях угрозы воздушного нападения на автоколонны в пути и на привалах необходимо срочно принимать меры маскировки. На привалах следует избегать расположения автомашин на таких участках, вблизи которых имеются удобные ориентиры для авиации противника, а именно, реки, населенные пункты, перекрестки дорог.

После того как выбран участок для привала, необходимо рассредоточить машины и собрать до минимума передвигаясь.

При организации районов погрузки и выгрузки, складов и др. надо также стремиться выбрать такие места, которые служили бы естественным прикрытием для автомашин. Лучшие и наиболее надежные из них — лес и кустарник.

Чтобы укрыть автомашину от воздушного наблюдения противника, следует устанавливать их в тени деревьев (рис. 1), а в населенных пунктах — в тени домов (рис. 2), зарывав все блестящие и никелированные части. Стекла фар закрываются специальными чехлами, а

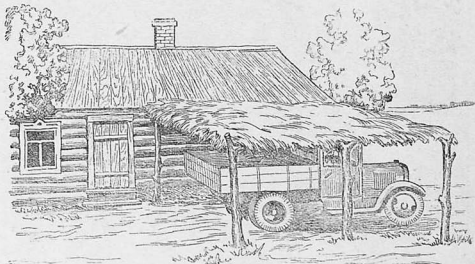


Рис. 2. Маскировка автомобиля под крышей строения



Рис. 3. Укрытие автомобиля маскировочной сетью

переднее стекло — брезентом или куском материи.

На больших привалах применяются дополнительные меры маскировки. Они состоят в том, что водитель покрывает автомобиль маскировочной сетью (рис. 3) и подручными материалом — ветвями деревьев, соломой и т. п.

При маскировке автомобиля подручными средствами следует обращать особое внимание на то, чтобы ветки деревьев, поставленные возле автомобиля, меняли его контур, особенно в характерных точках.

Иногда районы погрузки или выгрузки войск, полевые склады и т. п. можно замаскировать от воздушного противника маскировочными сетями большого размера, устанавливаемыми над довольно большим районом. Такая маскировка может быть желательна в районах с редкой растительностью (рис. 4). Автомобили в этом случае располагаются под сетями. Одно из условий такой маскировки — полное отсутствие людей или отдельных автомашин вне маскировочной покровы.

Требования маскировки автомобилей особенно повышаются в ночное

время. Пользование всякими осветительными приборами ночью категорически воспрещается. Необходимо строго следить за тем, чтобы задние фонари имели защитные козырьки, или чтобы лампочки были покрыты синей бумагой, материей или покрашены краской. Во всех случаях сигнальные фонари и фонарь «стояк» на автомобилях должны быть установлены так, чтобы их не было видно сверху.

Передвижение автомобилей в боевой обстановке в ночное время производится обычно с потушенными фарами при скорости до 12—15 км в час и сокращенных дистанциях — до 15 метров. В этих условиях водитель видит вперед идущую машину по свету в заднем сигнальном фонаре, прикрытом сверху специальным защитным козырьком, или по заднему борту кузова, на котором наносится белой краской круг или квадрат, выделяющийся на защитном фоне кузова.

В ряде случаев при автоперевозке войск через переправы или теснины возможно применение дымовых завес. Управление автомобилями в дыму требует от водителей вы-

сокой дисциплины, максимального внимания и осторожности. Для избежания наездов необходимо увеличивать дистанции между автомобилями, давать частые сигналы, пользоваться просветами дымовой завесы, чтобы не терять пути. Скорость движения в этих условиях должна быть не более 8—10 км в час.

Особые требования к маскировке автомобиля предъявляет зима. Снежный покров облегчает обнаружение автомобилей с воздуха, демаскирует автомобили. Поэтому зимой следует широко использовать для личного состава белые халаты, а для машин — белый тент или накидки. Кроме того, полезно забрасывать автомобили хлопьями снега, подвоя его тем самым под общей формой местности.

Высокий уровень маскировочной дисциплины — обязательное требование, предъявляемое ко всему водительскому составу.

## АВТОМОБИЛЬ НА ВЕРШИНЕ ГОРЫ АЛАГЭС

Шофер первого класса г. Еревана Акоп Аюлиан и механик Сисак Манукян обратились в Наркомат автомобильного транспорта Армянской ССР с предложением совершить поход на автомобиле по маршруту Ереван — Себастия — Ошакан — Койтур и далее вверх по склону Алагеца до высокогорной метеорологической станции.

Наркомат одобрил поход на вершину горы Алагец, чтобы лишний раз подтвердить высокое конструктивное качество, прочность и выносливость советского автомобиля и высокое мастерство советских водителей.

24 августа экспедиция отправилась в путь на автомобиле ГАЗ-АА, заехав с собой свежие фрукты и овощи — подарок автомашинкам метеорологической станции, расположенной на высоте 3250 метров над уровнем моря.

Трудности горных селений и кочевники горячо приветствовали смельчаков, оказывали им всяческую помощь.

Минувшее селение Койтур, автомобиль преодолел подъем в 37° и горное бездорожье и 26 августа прибыл на метеорологическую станцию горы Алагец.

Всего экспедиция за 5 дней проделала маршрут в оба конца в 174 км, из них 74 км в условиях полного бездорожья.

Поход, посвященный 4-й годовщине Стахановского движения, завершен успешно. Автомобиль ГАЗ-АА, дважды прошедший капитальный ремонт, управляемый опытной рукой шофера Аюлиана, прошел трудный путь без единой неисправности.

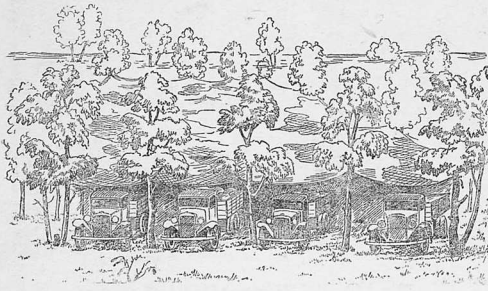


Рис. 4. Маскировка района погрузки войск с использованием местности



# Стахановский опыт — В Массы

На Первом всесоюзном совещании стахановцев промышленности и транспорта товарищ Сталин говорил:

«Стахановское движение — это такое движение рабочих и работников, которое войдет в историю нашего социалистического строительства, как одна из самых славных ее страниц».

И действительно, стахановское движение, развернувшись и выйдя вглубь, охватившее миллионы трудящихся нашей страны, творит подлинные чудеса. Стахановцы ломают старые привычные нормы; неустанно овладевая техникой, они вносят в нашу промышленность, транспорт, сельское хозяйство, в науку и производственную культуру вклад огромнейшей ценности.

XVIII съезд ВКП(б) принял грандиозный план работ третьей пятилетки и поставил перед страной задачу — догнать и перегнать в экономическом отношении главные капиталистические страны. Для успешного разрешения этой задачи нужно с еще большим упорством и настойчивостью бороться за новый подъем стахановского движения, за широкое распространение лучших стахановских достижений, за полное использование существующих огромных резервов во всех областях народного хозяйства.

Миллионы трудящихся ответили на решения съезда конкретными делами. С новой силой развернулось социалистическое соревнование, направленное к тому, чтобы умножить мощь нашей родины, добиться изобилия продуктов, еще более усилить обороноспособность великой социалистической державы.

Стахановцы автомобильного транспорта за четыре года, прошедшие с момента зарождения этого наиболее жизненного и непреодолимого движения современности, сделали многое и указали единственно правильный путь наиболее эффективного использования растущего автомобильного парка.

Лучшие шоферы-стахановцы благодаря заботливому отношению к доверенной им социалистической собственности в 4—5 раз превышают существующие нормы межремонтного пробега автомобилей.

Замечательный поинь знатного шофера в Ростове на Дону т. Малыева, прошедшего на автобусе 302 тыс. километров без капитального ремонта, был поддержан многими. Бригады тт. Паскина, Писарева, Солодова и других сделали на своих автобусах более 200 тысяч километров каждая.

Шофер Пирятинской МТС Полтав-

ской области т. Катеринич на легковом автомобиле ГАЗ-А выпуска 1934 года недавно завершил выдающийся пробег в 300 тысяч километров без капитального ремонта.

На ремонтах и авторемонте т. Катеринич сэкономил свыше 26 тысяч рублей, несмотря на тяжелые дорожные условия.

Соревнуясь с ленинградскими шоферами, сделал без капитального ремонта машин по 200 тыс. километров стахановцы 3-й автобазы Управления торговли Москвы тт. Кузнецов и Листратов.

Недавно вернулись из гор. Горького мастера-водители 1-го таксомоторного парка Москвы тт. Чалов, Оленин, Розанов и Охотников, прошедшие на автомобилях М-1 по 100 тыс. километров без среднего и капитального ремонтов. Они взяли на себя новое обязательство — после тщательной технической экспертизы своих машин сделать на них еще по 100 тыс. километров.

В том же первом таксомоторном парке Москвы водители тт. Масальский, Савин, Яшин, Бабаев, Кочетков и др. обязались совершить пробег в 130 тыс. километров на пяти новых автомобилях М-1, только что полученных с завода.

Во 2-м автобусном парке Москвы создана специальная хохрастечная колонна, в которой за рулем автобусов сидят только шоферы-стотысячники.

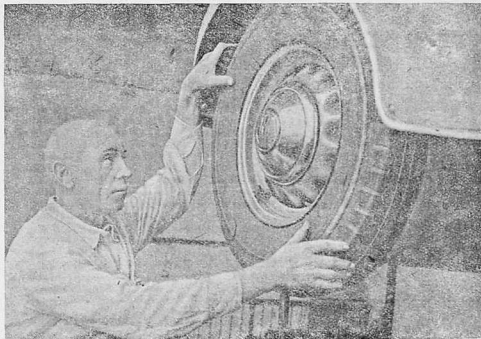
Наша страна гордится замечательными стахановскими достижениями шоферов в колхозах и совхозах, которые быстро и без потерь перевозят урожай на элеваторы, в железнодорожным станциям и водным пристаням. Среди шоферов — передовиков сельского хозяйства есть получившие высшую награду Советского Союза. Тов. Засядьков, Засько и др. с гордостью несут на груди ордена Ленина.

Многие шоферы-стахановцы повышают эффективность использования автомобилей путем резкого сокращения простоев под погрузкой-разгрузкой, повышения грузоподъемности за счет применения прицепов, наращивания бортов кузова, путем перевыполнения плана задок за счет точного изучения маршрутов.

Далеко не все шоферы осознали, что каждый оборот колеса автомобиля — это расход нескольких капель бензина. Пережог этого ценного топлива — до сих пор еще нередкое явление.

Шоферы-стахановцы берегут бензин. Они знают, что экономичное управление в сочетании с правильной регулировкой двигателя является несомненным залогом успеха, и добиваются экономии 10—20 проц. бензина против нормы.

Не только отдельные шоферы, но и целые автохозяйства дают значи-



Мастер-водитель 1-го Таксомоторного парка Москвы т. М. И. Чалов  
за проверки тормозов

тельную экономию бензина. Так, например, шесть автобаз Орджоникидзевского крайрайотдела сэкономили за полгода свыше 83 тонн бензина, что дает возможность сделать дополнительно 180 тыс. км пробега. На 102 профера, участвовавших в соревновании, только 3 допустили пережог бензина. Шофер Т. Мартынов за последние три месяца сэкономил на трехтонном автомобиле ЗИС 607 кг, т. Игнатов — 512 кг и т. д.

Коллектив грузовой автобазы строительства Дворца Советов за семь месяцев этого года сэкономил 111 тыс. литров бензина.

Высокие результаты по экономичности автомобилей показало общесоюзное соревнование профсоюзных организаций, организованное Центральным автомотоклубом и Научно-исследовательским институтом городского транспорта. В соревновании участвовали 30 автомобилей ЗИС-5. Средняя экономия бензина достигла 19,7 проц. Наилучшие результаты показал автомобиль под управлением т. Познизовкина, давший более 40 проц. экономии по отношению к общепризнанной заводской норме.

\* \*

Предприятия автомобильного транспорта постепенно улучшают показатели своей работы, повышают коэффициент использования парка, среднесуточный пробег, тоннокилометраж и др. Этому способствует все более развивающиеся социалистическое соревнование как внутри автохозяйств, так и между автохозяйствами.

В Москве и Ленинграде соревнуются между собой 46 вулкан грузовых и пассажирских автобаз, авторемонтных заводов и ремонтных станций. Недавно ЦК союза проферов Москвы и Ленинграда подвел итоги соревнования за первое полугодие.

На 24 грузовых парках и автобаз, заключивших между собой договоры на социалистическое соревнование, досрочно выполнены полугодовую программу 13. Первое место среди грузовых автопредприятий января-3-я автобазы Управления торговли Москвы. Свой полугодовой план она выполнила в тоннокилометрах на 120,7 проц, в тоннах — на 100,7 проц, снизила себестоимость против плана на 11,3 проц, и сэкономила 7,9 проц. бензина.

На 14 соревнующихся пассажирских парках и баз выполнены и перевыполнили полугодовой план предприятия Ленинграда: 1-й и 2-й автобусный парки, 1-й, 2-й и 3-й таксомоторные парки, автобазы Ленгосдрамотдела, а также автобазы Наркомта (Москва). Первое место по группе пассажирских парков занял 1-й ленинградский автобусный парк. План по пробегу он выполнил на 105,3 проц, вывучка на 100 км пробега составила 104,3 проц; экономия горючего — 2,3 проц.

Из 8 соревнующихся между собой авторемонтных заводов и станций 7 перевыполнили полугодовую программу. Наиболее высокие показатели добился АРБМЗ (Москва), заключивший полугодовой план 25 мая. Коллектив завода повысил производительность труда против плана на 42,7 проц, снизил себестоимость по основной продукции на 15—16 проц. За полгода здесь было собрано и реализовано много рационализаторских предложений, давших годовую экономию в 211 тыс. рублей.

Почти все соревнующиеся автохозяйства уделяют серьезное внимание вопросам оборонной работы. Водители автомобильного транспорта овладевают оборонными специальностями, чтобы встать в ряды фронта. Во все договоры о социалистическом соревновании включены специальные пункты об усилении и укреплении первичных осовнахимовских организаций.

Наиболее активной в этом отношении является автобаза Наркомата топливной промышленности. Коллектив базы обязался довести число членов Осовнахимы с 200 до 600, значительно увеличить число проферов, сдавших нормы на оборонные знаки, подготовить 120 новых проферов, 50 воронниковых стрелков, создать 5 кружка ПХЗО, 2 — стрелковых, 2 кружка гранатометчиков. Эти обязательства коллектив автобазы успешно выполняет.

\* \* \*

Социалистическое соревнование имени Третьей сталинской пятилетки на предприятиях автомобильного транспорта становится все более действенным. Успех соревнования на передовых предприятиях обеспечивают хорошее деловое руководство и регулярная проверка обязательств. Но это еще не значит, что даже в передовых автохозяйствах нет серьезных недостатков.

До настоящего времени в социалистическое соревнование вовлечены далеко не все работники соревнующихся автохозяйств. Общие высокие показатели снижаются отстающими проферами, а руководители автобаз мало заботятся о том, чтобы подтянуть их до уровня передовых. Опыт лучших стахановцев пока не получает широкого распространения. Не всегда стахановцам обеспечены необходимые условия для стахановской работы.

Создание наркомата автомобильного транспорта, несомненно, повысит действенность и оперативность руководства социалистическим соревнованием, приведет к более широкому развертыванию стахановского движения среди всех категорий работников. Наркомата автомобильного транспорта возглавят социалистическое соревнование имени Третьей сталинской пятилетки и при дружной поддержке огромной армии авторемонтников сделают автотранспорт одной из передовых отраслей социалистического хозяйства.

## ИСПЫТАНИЯ ИЖ-9 ЗАКОНЧЕНЫ

Закончился испытательный пробег новых мотоциклов Ижевского завода — ИЖ-9.

За время испытаний пройдено свыше 8 тысяч километров по горным, проселочным и шоссевым дорогам Удмуртии, Урала и Кировской области.

Испытания показали хорошие качества новых машин. После устранения мелких недостатков, выявленных в результате пробега, завод приступит к серийному выпуску мотоциклов ИЖ-9.

Чем отличается новая модель мотоцикла от ИЖ-8? Мотор имеет двухтрубную продувку и двойной выхлоп. Это повышает его мощность на 1 лошадиную силу. Устанавливается бесшумный глушитель.

Двухцилиндровый карбюратор типа «Амаль» делает машину более экономичной. Модернизируется также аккумулятор (он будет в одном моноблоке в эбонитовой банке), тормоза, вилка и багажник. Улучшится качество внешней отделки за счет применения нитроокраски и хромирования. Мотоцикл снабжен спидометром и амперметром.

## 2.000 КИЛОМЕТРОВ НА МОТОЦИКЛАХ

Недавно закончился большой мотоциклетный пробег, проведенный спортсменами-осовнахимовцами общества «Коммунар». Маршрут пробега Москва — Киев — Харьков — Москва.

За 20 дней они прошли 2.000 километров, проверили на местах выполнение плана дорожного строительства, подготовку дорог к зиме, обменялись опытом физкультурной работы.

Машины советских заводов, на которых совершался пробег, прекрасно выдержали испытание.

## СОРЕВНОВАНИЕ ШОФЕРОВ

Среди проферов Калачевской базы Совхозтранса с первых дней перевозок зерна развернулось социалистическое соревнование имени Третьей сталинской пятилетки.

Первенство в соревновании держат шоферы-стахановцы тт. Лебедянский и Квартников. Месячное задание т. Лебедянский выполнил на 154 проц, а т. Квартников — на 187 проц. Оба они сэкономили 490 кг бензина.

Все шоферы автобазы Совхозтранса за время уборочной кампания сэкономили около 5 тонн бензина. План перевозок зерна выполнен на 120 проц. Кроме этого, перевезено в порядке социалистической помощи на пункт Заготзерна 700 тонн колхозного хлеба.

# Проезжимость автомобилей

Воининженер 2-го ранга А. ФРУМКИН

Статья третья\*

## Преодоление вертикальных препятствий

Автомобиль, не имеющий привода на передние колеса, преодолевает вертикальные препятствия высотой не более  $\frac{2}{3}$  радиуса колеса (рис. 1). Упираясь при этом передними колесами в вертикальную стенку он испытывает весьма большие напряжения.



Рис. 1. Преодоление вертикального препятствия автомобилем, не имеющим привода на передние колеса

Автомобиль с передними ведущими колесами при хорошем сцеплении задних колес с грунтом и достаточной тяге может, как показано на рис. 2, взобраться по стене на довольно значительную высоту. Однако практически он не в состоянии преодолеть большого вертикального препятствия. Величина его лимитируется, во-первых, высотой расположения выступающих за передние колеса частей автомобиля (буфер и пр.) и, во-вторых, способностью посадить автомобиль рамой на препятствие.

Многоосные автомобили в преодолении вертикальных препятствий не имеют особых преимуществ по сравнению с двухосными.

## Преодоление препятствия холмистого характера

Приспособление колес и неровностям местности. В требованиях английского военного ведомства относительно подвески трехосных автомобилей сказано: «Подвеска задних ведущих осей должна быть выполнена так, чтобы каждое из колес могло в широких пределах и независимо от других колес следовать по всем практически встречающимся неровностям пути».

Это требование можно целиком перенести на подвеску автомобиля высокой проезжимости независимо от числа ведущих осей. Вызвано оно рядом причин, в том числе необходимостью уменьшить угловые колебания кузова, что крайне важно для броневых автомобилей, так как при колебаниях кузова меткость стрельбы значительно снижается.

Отсутствие приспособленности колес к неровностям местности может привести к тому, что часть колес повиснет в воздухе и не будет воспринимать нагрузку. В результате рама автомобиля будет испытывать повышенные напряжения, — нагрузка распределится не между всеми колесами, а сосредоточится только на части их. Кроме того, сила тяги будет передаваться не через все колеса, а только через часть их.

Наилучшая приспособленность к неровностям местности достигается при независимой подвеске всех колес (рис. 3).

Применяемые способы подвески различны: при помощи листовых рессор, спиральных и стержневых (горюнная подвеска). Амплитуда

отклонений колеса достигает 400—500 мм. Чтобы сделать возможным такие большие отклонения колес, рама автомобиля должна быть узкой. Узкая рама имеет еще и то преимущество, что не передает напряжения на кузов автомобиля. В качестве примера на рис. 4 изображен автомобиль фирмы Крупн с узкой рамой.

Радиус продольной проезжимости. Для преодоления препятствий гребнистого характера — складов местности, насыпей и пр. — автомобиль должен обладать достаточным продольным просветом (рис. 5), который характеризуется так называемым радиусом продольной проезжимости. Чем меньше радиус продольной проезжимости, тем более крутые гребни может преодолевать автомобиль, не задевая своими нижними точками за препятствие. Очевидно, что чем меньше база автомобиля, тем меньше радиус продольной проезжимости<sup>1</sup>.

Для уменьшения базы иногда вносят двигатель за переднюю ось, но такое конструктивное решение не вполне оправдывает себя, так как при этом уменьшается угол переднего въезда (см. ниже), что затрудняет преодоление других препятствий.

У большинства современных автомобилей высокой проезжимости для преодоления препятствий гребнистого характера имеются приспособле-

<sup>1</sup> У многоосных автомобилей величина радиуса продольной проезжимости меньше, чем у двухосного, так как расстояние между колесами небольшое.



Рис. 2. Автомобиль фирмы «Скаммелл» (Англия) со всеми ведущими колесами взбирается передними колесами по стене на высоту 2 м

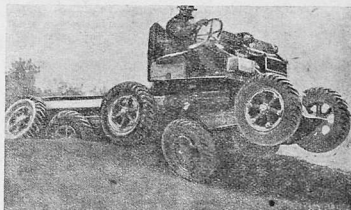


Рис. 3. Приспособленность колес к неровностям местности при независимой подвеске

Снимки автомобилей заимствованы из иностранных журналов

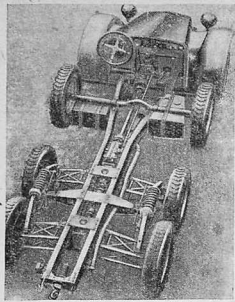


Рис. 4. Автомобиль фирмы „Крупп“ с узкой рамой, обеспечивающей возможность большого отклонения полуосей от горизонтального положения

ния в виде промежуточных катков, помещаемых за передними колесами с обеих сторон рамы. Эти катки монтируются на пафзах и могут поворачиваться в них. При наезде автомобиля на гребень катки являются опорными точками, предохраняющими низко расположенные механизмы автомобиля от удара о препятствие. Иногда для этого употребляются специальные катки небольшого диаметра, но чаще всего в качестве катков используются запасные колеса, также устанавливаемые на поворотных пафзах. Такое устройство, как уже указывалось, более целесообразно с точки зрения сокращения веса автомобиля.



Рис. 5. Радиус продольной проходимости автомобиля

Углы переднего въезда и заднего схода. Короткие и крутые подъемы преодолеваются с трудом в том случае, если передние части автомобиля выступают далеко за передние колеса. Чем больше угол, образуемый линией, проведенной от наиболее выступающей передней части автомобиля касательно к переднему колесу, и плоскости дороги, тем более крутые короткие подъемы может преодолеть автомобиль (рис. 6). Этот угол называется углом переднего въезда и для автомобилей высокой проходимости должен быть не менее  $60^\circ$ .

Задние части автомобилей должны иметь малый свес над задними колесами, чтобы облегчить съезд с крутых коротких спусков.

Задний свес автомобиля характеризуется так называемым углом заднего схода, который образуется линией, проведенной от наиболее удаленной точки автомобиля касательно заднему колесу, и плоскостью дороги. У автомобилей высокой проходимости этот угол должен быть не менее  $45^\circ$ .

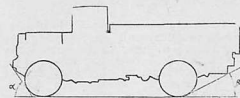


Рис. 6. Углы переднего въезда и заднего схода автомобиля

**Поворотливость автомобилей.** Прересеченная местность так же, как и в горных условиях, требует от автомобиля хорошей маневренности. Маневренность, или поворотливость, определяется величиной радиуса поворота автомобиля, зависящей от его базы. С уменьшением базы, уменьшается и радиус поворота.

Наилучшей маневренностью обладают двухосные автомобили со всеми управляемыми колесами (рис. 7). Радиус поворота у них почти в два раза меньше, чем у автомобилей с двумя управляемыми колесами. Только в некоторых случаях управление всеми колесами представляет неудобства — автомобилю трудно отъехать от стены или другого вертикального препятствия, к которому он подтекает вплотную, так как при этом маневре задние колеса начинают наезжать на препятствие. Вот почему на многих автомобилях с четырьмя управляемыми колесами предусматривается возможность выключения управления задними колесами.

У трехосных автомобилей управляемыми являются в большинстве случаев только передние два колеса. Радиус поворота трехосных автомобилей зависит также от величины базы. При правильном соотношении расстояния между задними осями и величиной базы радиус поворота трехосных автомобилей ма-



Рис. 7. Автомобиль Заурер со всеми управляемыми колесами

ле отличается от двухосных с такой же базой. В более редких случаях у трехосных автомобилей делают управляемыми четыре колеса, что значительно усложняет конструкцию.

Четырехосные автомобили имеют наименьшую поворотливость по сравнению с двухосными и трехосными, несмотря на то, что у некоторых конструкций все 8 колес являются управляемыми. Наиболее часто встречаются четырехосные автомобили с четырьмя передними или же с двумя задними управляемыми колесами.

### Езда по кустарнику

Для езды на автомобиле высокой проходимости по местности, заросшей мелким кустарником, необходимо защитить радиатор и фары решеткой, устанавливаемой впереди радиатора.

Таким несложным приспособлением должен быть снабжен, как правило, всякий автомобиль, предназначенный для езды вне дорог. Значительно более серьезные требования предъявляются к автомобилю, предназначенному для движения по местности, заросшей густым кустарником с небольшими деревьями. Такой автомобиль должен иметь хорошую защиту всех механизмов спереди и снизу.

Этим требованиям удовлетворяет сравнительно небольшое число конструкций автомобилей высокой проходимости, предназначенных для транспортных целей.

Броневые автомобили, построенные на шасси высокой проходимости, легко проходят по кустарнику.

### Преодоление водных препятствий

При езде по плохим дорогам могут встретиться мелкие ручьи или речки, через которые переброшены настолько слабые мосты, что движение по ним опасно.

В этом случае необходимо форсировать препятствие.

Автомобили высокой проходимости должны преодолевать брод глубиной не менее 600—700 мм. Некоторые типы автомобилей высокой проходимости преодолевают брод значительно большей глубины.

Для преодоления брода карбюратор, электрооборудование, патрубков для заливки масла в двигатель и сапун должны быть расположены по возможности более высоко или же надежно защищены от попадания воды.

Глубокие водные препятствия могут быть преодолены лишь специальными автомобилями-амфибиями, которые приспособлены для плавания по воде. Такой автомобиль должен обладать водонепроницаемым кузовом и иметь винт для движения на воде. Для управления на воде служат большей частью передние управляемые колеса.

# МЕТОД БЛИДМАНА —

# — НА АВТОТРАНСПОРТ!

Инж. С. ДУБРОВИЦКИЙ

Наша страна выпускает высококачественные машины, которые служат в руках шоферов-стахановцев в два-три раза дольше обычного срока и перевозят огромное количество различных грузов. Но эффективность работы автотранспорта могла бы быть значительно повышена при правильном его использовании путем решительной борьбы с недогрузом, простоями под погрузо-разгрузочными операциями и пр.

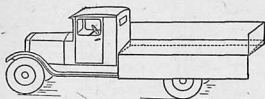


Рис. 1. Наклонный пол

Установлено, что автомашины 50—60 проц. всего рабочего времени стоят под погрузкой-разгрузкой. Грузовладельцы предпочитают уплачивать десятки тысяч рублей за простой транспорта вместо того, чтобы механизировать погрузку и разгрузку.

На этом участке у нас имеются громадные неиспользованные резервы. Это блестяще доказал на водном транспорте т. Влидман.

25 мая 1938 г., работая в Днепропетровском порту, т. Влидман погрузил в баржу с помощью транспортера за один час работы 630 тонн угля при норме в 32 тонны. Этот самый он разбил наголову старые предельческие нормы, доказав, что производительность транспортера может быть увеличена в 20 раз.

Каким же образом т. Влидман достиг таких блестящих результатов, в чем заключается его метод?

Прежде всего в правильной организации труда, в четкой расстановке людей и механизмов, в рационализации конструкции ленточных транспортеров.

Тов. Влидман внес в конструкцию транспортеров ряд существенных изменений: увеличил скорость движения ленты транспортера с 0,9 м до 3,5 м в секунду путем увеличения передаточного числа в проходной станции, переделал загрузочную воронку, установил вдоль ленты специальные деревянные защитные стенки для удержания наибольшего количества груза.

Замечательный метод т. Влидмана может быть применен во всех отраслях народного хозяйства, где производится погрузо-разгрузочные и перевалочные работы.

Операции погрузки и разгрузки на автотранспорте осуществляются в большинстве случаев ручным способом, в то время как они могут быть механизированы (в первую очередь погрузки-разгрузки песка, земли, щебня, камня и прочих строительных материалов, перевозимых навалом).

Наиболее удобным механизмом для разгрузки является, как известно, самосвал. Существуют ручные, механические и гидравлические, каждый из которых в свою очередь разделяется на несколько типов.

Влидмановские методы работы могут быть, конечно, применены и на самосвалах, особенно на ручных. Самосвалы пока весьма несовершенны и требуют рационализации в области ускорения операции подъема кузова, облегчения подъема, увеличения угла наклона.

Ценность ручных самосвалов состоит в том, что, будучи очень простыми по устройству, они могут быть с успехом изготовлены в небольших мастерских.

В тех случаях, когда в автомобиле не представляется возмож-

ным изготовить ручной самосвал, необходимо применить простейшие разгрузочные механизмы: 1) специальный вставной пол (рис. 1) с навалом (в разгрузку в этом случае производится в одну сторону); 2) сброс — простейшее приспособление для разгрузки сыпучих материалов при помощи стенки, установленной в кузове около кабины. Стенка, передвигаясь по грузовой платформе, увлекает за собой материал. Передвижение ее осуществляется двумя способами. В одном случае тросы, прикрепленные к стенке, наматываются на специальные приспособления — кабестаны (рис. 2), находящиеся на задних колесах автомобиля, в другом — трос прикрепляется к анкеру (дерево, камень, столб), автомобиль дает разгон, и груз сбрасывается (рис. 3). При этом под нижний козырек стенки необходимо ставить ролики во избежание повреждения автомобиля.

Указанными механизмами, конечно, не исчерпывается проблема разгрузки. Нашим конструкторам, ставшим еще немало поработать в этом отношении.

Погрузочные работы осуществляются рядом механизмов, из которых самыми распространенными являются: экскаватор, бункер и транспортер.

Транспортер наиболее прост, удобен и относительно дешев, но страдает тем недостатком, что не освобождает от ручного труда, а лишь облегчает и ускоряет погрузку.

Транспортер представляет собой треугольную металлическую раму, опирающуюся посередине на один скат. На раме движется бесконечная лента, приводимая в движение двигателем. Угол наклона может быть изменен путем установки несколь-

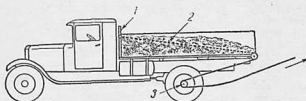


Рис. 2. Сброс  
1—стенка; 2—трос; 3—кабестан

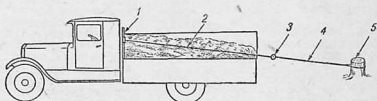


Рис. 3. Сброс без специального оборудования на задних колесах  
1—стенка; 2—трос или цепь; 3—серьга; 4—тяговой трос; 5—анкер (камень)

ных транспортеров (конвейер). Погрузку можно производить на большие расстояния.

Огромное значение при работе на транспортерах имеет правильная организация труда, что блестяще доказал т. Блиндман. При погрузке груза на автомобили с помощью транспортеров необходимо (по методу Блиндмана) располагать транспортеры не около штабелей материала, а в глубине их, что возможно при массовых перевозках, когда в одном месте скапливается значительное количество материала. Немаловажное значение имеет также расстановку транспортеров. Питание основного транспортера должно производиться не ручным способом, а дополнительными питающими транспортерами, так как при большой скорости движения ленты трудно загрузить воронку ручным способом достаточным количеством груза.

Метод Блиндмана с успехом может быть применен и на других погрузо-разгрузочных механизмах и даже при ручной погрузке.

Для применения метода Блиндмана на автотранспорте необходима прежде всего тщательно продуманная организация труда, а именно:

- 1) производительная и рациональная расстановка людей и механизмов в соответствии с характером работы;
- 2) тщательное и индивидуальное инструктирование работников, занятых на погрузо-разгрузочных операциях;
- 3) хорошо оборудованный и отвечающий всем техническим требованиям фронт погрузо-разгрузочных работ;
- 4) доведение плана работ до отдельного исполнителя;
- 5) тесная связь транспортной организации с клиентурой (если погрузо-разгрузочные работы производятся средствами клиентуры) во избежание простоя механизмов и машин;
- 6) хороший уход за механизмами и полная их готовность к моменту начала работ.

Тщательно продуманная и хорошо проведенная организация труда на автотранспорте при погрузо-разгрузочных операциях, несомненно, даст громадный эффект. Автотранспорт избавляет от непроизводительных простоев, которые в настоящее время поглощают большую часть его рабочего времени.

# ШИНОРЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

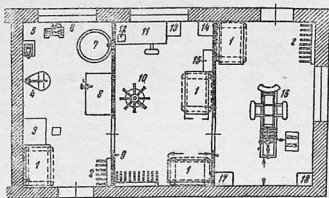
Шиноремонтные заводы и мастерские удовлетворяют потребность в ремонте авторезины лишь на 20%. Это приводит к дефициту авторезины и простоям автомобилей.

Возникает необходимость в создании широко разветвленной сети мастерских для мелкого ремонта покрышек и камер производительностью в 5—10 покрышек в смену.

Возьмем для примера автобазу в 80 грузовых автомобилей с годовым пробегом 50 000 км. При норме пробега резины в 25 000 км и двух ремонтных покрышек в год общее количество ремонтов в год составит:

$$\frac{60 \cdot 50000 \cdot 6 \cdot 2}{25000} = 1440 \text{ штук, и в смене}$$

пу при 800 руб. литья 1440 : 800 = 5 шт. Такая мастерская вполне обеспечит ремонт резины данной автобазы.



Примерный план мастерской для мелкого ремонта покрышек и камер с расстановкой оборудования

1 — двухуровневый стелаж; 2 — наэлектризованная вешалка для камер; 3 — ковровый стол; 4 — металлический пневматический стелдер; 5 — гибкий вал от электромотора; 6 — шеровальный станок; 7 — баня для поштания камер; 8 — слезарный верстак; 9 — сухой огнетушитель; 10 — передняя вешалка для камер; 11 — стел для намотки и выкладки резины; 12 — ванночка для клея; 13 — баня для хранения бензина; 14 — ящик для песка; 15 — полка для мажет; 16 — вулканизационный аппарат с подводящей муфтой; 17 — ящик для инструмента и принадлежностей; 18 — ларь для топлива

Подобные мастерские могут быть созданы при заводах, гаражах, совхозах и колхозах.

Для организации мастерских следует использовать небольшие каменные помещения площадью до 40 м<sup>2</sup> (сарай и т. п.). Больших затрат на оборудование их не потребуется.

Оборудование для ремонта резины в основном должно быть следующее (см. примерный план мастерской с расстановкой оборудования):

1) Вулканизационный стационарный аппарат с собственным источником пара. Нагрев производится при помощи специальной толки дровами или углем. Аппарат укомплектован секторами, корсетами и пр. для вулканизации покрышек всех размеров. Стоимость его 2400 руб.

2) Мульды для вулканизации наружных повреждений покрышек 1—2 шт. — 1000 руб. Эти мульды можно подключить к аппарату для

увеличения производительности по ремонту покрышек.

3) Шеровальный станок для шеровки авторезины — 1 шт. — 450 руб.

4) Спредер (расширитель) ручной или, если возможно, пневматический для выворачивания покрышек при зачистке внутренних повреждений — 2 шт. — 50 руб.

5) Тиски слезарные 1 шт. — 35 руб.

6) Клеемешалки 2 шт. — 20 руб.

7) Специальный инструмент для ремонта авторезины: шуп, шило, крючок для поднятия нитей корда, ролик (3 шт.) для зачистки заплата, скребок для ручной шеровки, нож для срезаания корда, нож для вырезки и другие специальные ножи, ножицы портновские, ножницы хирургические, кривые, бортовотворачиватель, пробойник, клещи стальные, щетки металлические для зачистки, кисти для клея, специальный инструмент для направления авторезины (3 шт.). Стоимость этого набора ориентировочно 250 руб.

Таким оборудованием оснащением мастерские должны обеспечивать трест по производству гаражного авторемонтного оборудования (ГАРТО).

Стоимость инвентаря для оборудования мастерской (верстак, вешалки, стелаж и пр.) составит примерно 800—1000 руб. Общая стоимость оборудования и инвентаря не превысит 6000 руб.

Главрезина и шиноремонтный трест должны взять на себя руководство организацией подобных шиноремонтных мастерских. Главрезина должна обеспечить их материалами по ремонту резины: кордом, автопеском и другим прослоечным материалом, резиновым клеем различных марок, манжетками, заплатками и т. д.

Шиноремонтный трест должен разработать технические условия на приемку и разработку авторезины, технологический процесс ремонта резины, типовые проекты на создание шиноремонтных мастерских производительностью в 5—10—20 покрышек в смену.

Инж. В. БЕРЕЗНИН

## Детский автомобиль

В США и Англии широко поставлено дело ознакомления школьников с правилами уличного движения и обучения управлению автомобилем. Для этого школы снабжаются специальными сверхмалолитражными машинами, отличающимися дешевизной и простотой устройства.

Фирмой Шиллан в Лондоне выпущен детский автомобиль с двигателем мощностью в 1 л. с.

Максимальная скорость автомобиля Шиллан — 25 км в час. Рама сделана из двух трубчатых лонжеронов и двух поперечин. Имеются передняя и задняя оси. Позади задней оси на узком подрамнике укреплены двигатель и трансмиссия, которые легко могут быть сняты для осмотра или ремонта.

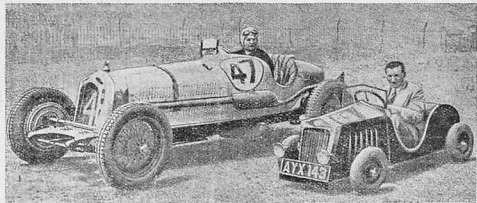
Рулевое управление устроено в виде катушки с тросом, перематываемым с помощью руля. Трос натягивается пружиной.

Центр тяжести автомобиля расположен очень низко, так что при крутых поворотах при наибольшей скорости нет опасности опрокидывания автомобиля.

Двигатель одноцилиндровый, двухтактный, типа Виллера, рабочий объем его — 98 см<sup>3</sup>. Зажигание производится от магнето, выполняющего также функции маховика. Коленчатый вал вращается на шарикоподшипниках. Охлаждение воздушное.

Коробка передач расположена близ правого заднего колеса и имеет лишь одну переднюю скорость и задний ход. Между двигателем и коробкой передач находится однодисковое сцепление, действующее автоматически, как только двигатель начинает делать 800 оборотов в минуту.

Скорость движения регулируется только акселератором. Стартер — ручной, расположен посредине задней оси. Бензобак помещен близ левого заднего колеса. Емкость его достаточна для езды в течение восьми часов. Расход горючего — 4 л. на 100 км пробега.



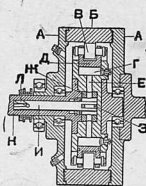
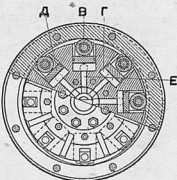
Детский автомобиль в сравнении с нормальным гоночным автомобилем Альфа-Ромео

## Гидравлическое сцепление Фрезер

Гидравлические системы сцепления для автомобилей выпускаются с 1931 года под названием «гидравлических маховиков». Они работают хорошо, но из-за сложности изготовления турбо-дисков и высокой стоимости, применяются лишь на первоклассных дорогих автомобилях.

Недавно английская фирма Фрезер выпустила новый тип гидравлического сцепления, который обладает высоким качеством, но менее сложен в изготовлении и благодаря этому может найти применение на автомобилях среднего класса.

Сцепление Фрезер (рис. 1 и 2) имеет две главные части — круглую коробку и маховик. Коробка является ведомым элементом, маховик — ведущим.



Сцепление Фрезер в плоском и боковом разрезах

Коробка состоит из двух боковин А и обода В. Внутренняя сторона обода обработана по специальному профилю в виде выступов и выемок, размещенных так, что против каждого выступа на диаметрально противоположной стороне обода находится выемка. Обод обкатывается восьмью роликами В, принадлежащими маховику и осуществляющими связь между ведущей и ведомой частями механизма сцепления.

Открыт проход между каналами Е противоположащих цилиндров или приводит в любое желательное промежуточное состояние.

При полном открытии проходов между каналами противоположащих цилиндров сцепление выключается, так как масло свободно вытекает из одного цилиндра, находящегося над выступом обода В, в другой, находящийся в этот момент над выемкой обода. При полном закрытии проходов между каналами масло теряет возможность перетекать из одного цилиндра в другой. Четыре цилиндра (из восьми) заклиниваются своими роликами в выступах обода В и прочно соединяют коробку механизма сцепления с маховиком.

При любом пробуксовывании сцепления не наблюдается большого нагрева обода В. Находящийся в цилиндрах воздух перед включением сцепления удаляется через специальные отверстия в поршнях Д и не отнесает масло от головок поршней. Развиваемая сила в маховике центробежная сила на больших оборотах двигателя также способствует подводу масла к головкам поршней.

При наличии сцепления Фрезер может быть применена коробка передач с меньшим числом передаточных отношений.

# ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Тов. Т. П. БЕЛКИНУ (Свердловск) и др.

**Вопрос.** Из чего сделана спираль термостата подогревателя смеси у карбюратора ЗИС-101 и как она работает? Каковы нормальные размеры этой спирали?

**Ответ.** Спираль термостата подогревателя карбюратора ЗИС-101 (рис. 1) изготовлена из термометаллической ленты, состоящей из двух компонентов: инвар — ЭН-36 и маломагнитная сталь ЭН-25. Химический состав указанных компонентов следующий:

Наименование	Углерод	Хром	Никель	Марганец	Кремний	Сера	Фосфор
Инвар ЭН 36 . . . . .	0,25	—	35—37	0,70	0,35	0,02	0,08
Маломагнитная сталь ЭН 25 . . . . .	0,25—0,35	2—3	22—25	0,60	0,40	0,02	0,03

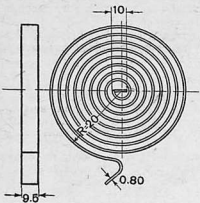


Рис. 1

самой спирали она закручивается, а при уменьшении раскручивается. Это происходит потому, что материал (компонент) с внешней стороны ленты имеет больший тепловой коэффициент расширения.

Один конец \*спирали термостата закреплен на оси заслонки (рис. 2) подогревателя смеси, а другой — на неподвижном штифте.

При повышении температурного

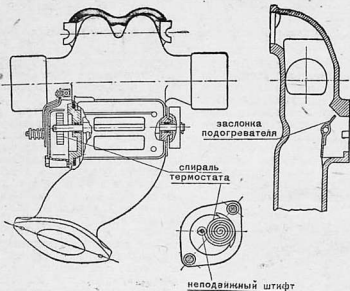


Рис. 2

Соотношение слоев составляющих компонентов в термометаллической ленте по толщине 1:1.

Спираль термостата имеет 8½ витков и толщину ленты 0,8 мм. Длина ленты — заготовки (т. е. спирали в развернутом состоянии) 665 мм. Спираль термостата обладает вполне определенными физическими и механическими свойствами.

При увеличении температуры окружающей среды, а стало быть и

режима двигателя, а следовательно и температуры спирали термостата, она закручивается, поворачивает заслонку подогревателя, благодаря чему перекрывает доступ выхлопным газам в рубанку подогревателя и тем самым уменьшает подогрев смеси. Наоборот, при понижении температурного режима двигателя спираль раскручивается и увеличивает доступ выхлопных газов в рубанку подогревателя смеси.

Тов. Р. П. ПОДГОЕЦНОМУ (Симферополь) и др.

**Вопрос.** Из каких материалов изготовлена прямобортная покрышка и как эти материалы распределены внутри ее?

**Ответ.** На рисунке показано распределение материалов в нормальной прямобортной покрышке.

Беговая часть это наружная поверхность покрышки, соприкасающаяся с дорогой.

Протектор — массивный слой резины в беговой части покрышки.

Брекер — некоторые количество (2—3) прорезиненных слоев ткани и резиновых прослоек между ними. Брекер располагается между протектором и каркасом покрышки.

Корд — основная часть покрышки, состоящая из нескольких слоев прорезиненного корда. Каждый слой корда накладывается на другой — соседний так, что витки их располагаются под углом в 50° друг к другу.

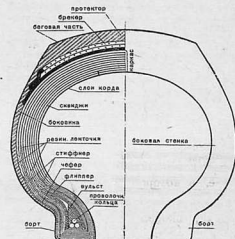


Рис. 3

Корд — или вернее автокорд — представляет собой ткань безуточного типа, имеющую лишь виты основы. Существование такой безуточной ткани возможно лишь в прорезиненном состоянии.

Сквидж — прослойки резины между слоями прорезиненного корда в каркасе покрышки.

Воковина — наружный слой резины в боковой стенке покрышки.

Стиффер — усиленные тканевые ленточки в боковой части покрышки.

Чекер — тканевые ленточки, накладываемые для защиты бортов покрышки от внешних повреждений.

Флиппер — усиленные тканевые ленточки, которыми обрабатывают вуаль. Флипперы служат для укрепления борта (т. е. бортовой части) к каркасу покрышки.

Вульот — пнур из жесткой малорастворимой резины.



# Мотоциклетный Карбюратор

# МК-1

Инж. Б. СЫТИН

Карбюратор «МК-1» типа «Шеблер де Люкс» ставится на двухцилиндровый двигатель А-750 мотоцикла ПМЗ. Он скорее напоминает автомобильный карбюратор, чем мотоциклетный.

Для поддержания постоянства качества рабочей смеси при разных режимах двигателя использован способ пневматического торможения, а также комбинация жиклеров и сверлений, вводимых в действие в соответствии с изменением количественной регулировки (управление дросселем).

На рис. 1 показан общий вид карбюратора «МК-1». Сместительная камера карбюратора имеет форму трубы; в средней части около трубки главного жиклера, по плавень диффузора типа Вентури (рис. 2). Поэтому наибольшая скорость воздуха будет при проходе через сместительную камеру (до дроссельной заслонки) у трубки жиклера.

В горизонтальной трубе, в которой расположена сместительная камера, — две заслонки: впереди — воздушная (для запуска и прогрева двигателя), на выходе — дроссельная (рис. 1).

В отличие от карбюраторов «Фрамо» и «Амаль» дроссельная заслонка карбюратора «МК-1» обычно автомобильного типа (рис. 3). Она поворачивается на оси от рычажка, соединенного с тросом, идущим к правой вращающейся рукоятке руля. Воздушная заслонка, конструктивно выполненная, как и дроссельная, управляется путем поворачивания специального рычажка, установленного на корпусе карбюратора.

Горизонтальная труба, являющаяся корпусом карбюратора, имеет с одной стороны фланец, к которому она крепится в всасывающему патрубку тремя болтами. Снизу корпус карбюратора заканчивается площадкой, к которой через прокладку крепится при помощи гайки, навинченной на колонку, корпус поплавковой камеры. Колонка отлита на одно целое с корпусом карбюратора. В нее вставляется и трубка главного жиклера (рис. 4).

В поплавковой камере, расположенной concentрично трубке главного жиклера, находится кольцевидный пробковый поплавок, покрытый специальным лаком для предохранения от набухания. Сбоку к поплавку при-

креплен фигурный рычажок, вокруг оси которого поворачивается поплавок при изменении уровня бензина в камере. На рисунке 5 показаны два положения поплавка при разных уровнях бензина и соответствующие положения запорной иглы. Бензин поступает через специальный штуцер, ввернутый в корпус камеры.

Снизу в колпачку корпуса карбюратора вставляется трубка главного жиклера, которая удерживается пружиной от выпадения (пружина сжимается гайкой-отстойником, срабатывающим одновременно и всю поплавковую камеру, рис. 1).

В трубке главного жиклера пять горизонтальных сверлений, через которые осуществляется подтормаживающее действие воздуха на истечение бензина при увеличении числа оборотов двигателя. Для возможности подхода воздуха к этим сверлениям вдоль трубки снята лыска (рис. 6).

Колонка трубки главного жиклера имеет притуп для расположения в нем иглы, управляющей жиклером малых оборотов (рис. 7). На верхнем конце иглы находится фигурная головка с зубчатой накаткой снаружи, в которую упирается пружинный фиксатор, удерживающий иглу в нужном положении. Острие иглы входит в специальное гнездо, через которое бензин поступает по зазору между иглой и колонкой к сверлениям 3 и 13, выходящим в сместительную камеру (рис. 8).

При поворачивании иглы в ту или другую сторону (правая резьба) изменяется сечение жиклера 6, от величины открытия которого зависит количество поступающего бензина. С противоположной стороны иглы малых оборотов помещается игла 14 главного жиклера. Игла 14 регулирует величину открытия отверстия для прохода бензина из поплавковой камеры в полость трубки главного жиклера и его колонки через жиклер 15.

На рисунке 8 дана развернутая схема карбюратора «МК-1», на которой все сверления и детали условно совмещены в одной плоскости (плоскости чертежа). Такая схема позволяет легче представить работу карбюратора.

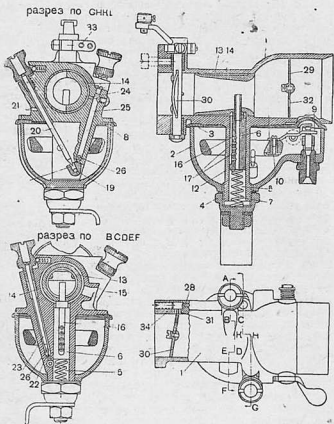


Рис. 1. Разрез карбюратора.

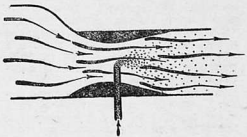


Рис. 2. Сместительная камера (диффузор Вентури)



Рис. 3. Положение дроссельной заслонки, управляющей количественной регулировкой смеси

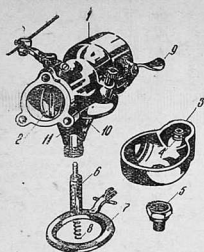


Рис. 4. Карбюратор „МК—1“

1—корпус карбюратора; 2—дроссельная заслонка; 3—корпус поплавковой камеры; 4—штуцер запорной иглы; 5—гайка отстойника; 6—жиклерная трубка; 7—поплавок; 8—пружина жиклерной трубки; 9—управляющая воздушной заслонкой; 10—игла главного жиклера; 11—игла жиклера холостого хода



Рис. 5. Управление запорной иглой при помощи поплавка

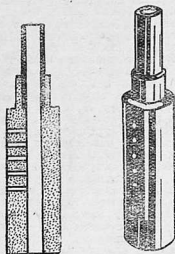


Рис. 6. Трубка главного жиклера

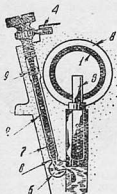


Рис. 7. Игла пускового жиклера

1—диффузор; 2—игла; 3—жиклерная трубка; 4—фиксатор; 5—сверление; 6—жиклер малых оборотов; 7—сверление, сообщающееся с полостью диффузора; 8—полость диффузора; 9—сверление к каналу малых оборотов 3 и 13

При запуске двигателя, когда дроссельная заслонка 1 и воздушная заслонка 2 закрыты, смесь засасывается через сверление 3, являющееся при данном положении дросселя единственным путем для прохода воздуха и бензина в цилиндр двигателя (кроме зазора между неплотного прилегания дросселя к стенкам камеры). Благодаря сильному разрежению во всасывающей трубе бензин подсасывается через сверление 3 из канала 4, наполнение которого регулируется иглой 5, управляющей проходным сечением жиклера 6. Воздух, необходимый для сгорания бензина при запуске, идет двумя путями: 1) через сверление 7, соединенное с полостью 8, окружающую диффузор, и трубку 9, сообщающуюся с атмосферой; 2) по сверлению 13, через диффузор 11 и небольшое отверстие 12 в воздушной заслонке 2. Таким образом при запуске двигателя через сверление 3 вытекает сильно переобогащенная смесь бензина с пузырьками воздуха, так называемая эмульсия.

Как только двигатель заработает, дроссельную заслонку 1 притягивают примерно до  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  ее хода (рис. 8), для того чтобы подвести достаточное количество воздуха, необходимого для сгорания бензина. В это время выключают в работу сверление малых оборотов 13, которое расположено до дроссельной заслонки. Смесь подается одновременно через сверление 3 и сверление 13 благодаря разрежению, образуемому над ними в момент прохождения струи воздуха через зазор между дроссельной заслонкой и горизонтальной трубкой карбюратора. Напыление бензина пузырьками воздуха происходит попеременно через сверление 7, сообщаемое с полостью 8 и трубку 9 с атмосферой.

По мере прогрева двигателя воздушную заслонку 2 постепенно открывают. На задержку ее открытия указывает вялая работа мотора, вызванная сильно обогащенной смесью, горящей недостаточно быстро. После прогрева двигателя воздушную заслонку 2 открывают полностью, и если он на малых оборотах работает неустойчиво, то путем очень медленного поворачивания иглы 5 исправляют регулировку жиклера малых оборотов. Главный жиклер в это время не работает, так как разрежение над его трубкой еще недостаточно велико.

Но при малых оборотах продолжает работать и сверление 3, хотя менее энергично, чем при закрытом дросселе в момент запуска двигателя. По мере прикрывания дроссельной заслонки производительность сверления 13 все больше и больше повышается, и в конце концов сверление 3 совершенно выключается из работы.

При дальнейшем открытии дроссельной заслонки, когда двигатель постепенно вступает в режим средних оборотов, разрежение над сверлением 13 также начинает падать, зато над верхним обрезом жиклерной трубки сила разрежения возрастает (рис. 10). Разрежение над трубкой 16 передается налитому в

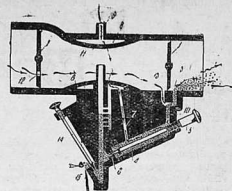


Рис. 8. Работа сверлений карбюратора при запуске двигателя

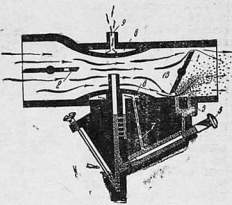


Рис. 9. Работа карбюратора при малых оборотах двигателя

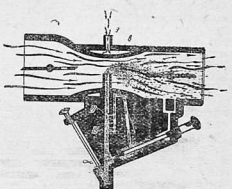


Рис. 10. Работа карбюратора при средних оборотах двигателя

ней бензину, который через жиклер 15 подается из поплавковой камеры. Давление над поверхностью бензина в поплавковой камере всегда равно атмосферному, т. е. камера сообщается с атмосферой через специальное сверление в корпусе карбюратора. В результате бензин, поднимаясь по жиклерной трубке 16, переливается через край 16 и, попадая в струю воздуха, проносящуюся со скоростью урагана через диффузор 20, разбивается на мельчайшие частички. Испаряясь и смешиваясь с воздухом, эти частички уносятся по всасывающему патрубку в цилиндр двигателя.

При увеличении открытия дроссельной заслонки количество смеси, подаваемой в цилиндр, также увеличивается, в результате чего растет мощность двигателя, а следовательно

но и скорости поршня. Спортсмен прохода воздуха поступает через диффузор, а также истечение бензина из жиклерной трубки 16 возрастает. Воздух поступает в цилиндр двигателя лишь тогда, когда открыт проход поднятым клапаном. В остальное время воздух во всасывающем патрубке находится без движения. Однако бензин прекращает свое вытекание не сразу. Некоторое время он выливается еще по инерции. Чем сильнее скорость струи бензина, тем больше перетекает он в смежную камеру через жиклерную трубку 18. Таким образом, смесь при увеличении числа оборотов обогащается.

Для поддержания постоянства качества смеси при разных режимах двигателя в карбюраторе «МК-1» применен принцип торможения воздуха, который осуществляется через пять сверлений 21, сообщающих жиклерную трубку 19 с атмосферой через полость 8 и трубку 9 (рис. 11).

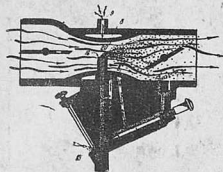


Рис. 11. Работа на полном дросселе

При бездействующей жиклерной трубке 19 сверления 21 залиты бензином. При увеличении оборотов двигателя, а следовательно и разрежения в жиклерной трубке 19 атмосферный воздух уже не сдерживается слоем бензина, и воздух, пробираясь, разбивает струю бензина, поднимающуюся по жиклерной трубке. Чем больше число оборотов двигателя, а следовательно и скорости воздуха и сила разрежения, тем все резче проявляется эффект, включая постепенно в работу одно сверление за другим. Таким образом, при полном открытии дросселя в работу включены все пять сверлений, и проходящий через них воздух, смешиваясь с бензином, мешает свободному истечению его из жиклера. Если закупорить отверстие 9, через которое спрощит воздух к сверлениям 21, то вместо него пойдёт бензин, так как никакой эмульсии не получится. Перенасыточ бензина обогащает смесь, что приведет двигатель к неправильной работе и перерасходу горючего при увеличении числа оборотов.

Качество смеси на средних и больших оборотах изменяется проходным сечением главного жиклера 15. илой 14.

## Берегите авторезину

Администрация многих гаражей не считает себя обязанной производить обязательный предварительный осмотр автомашины перед выпуском автомобиля на линию. В гаражах часто нет ответственных лиц за состояние авторезины; не ведется учет пробега покрышек и камер; эксплуатация и ремонт их обезличены; нет необходимой контрольно-измерительной аппаратуры для проверки внутреннего давления шин; резина хранится в непригодных помещениях и в ненадлежащих условиях.

Мы считаем, что городские советы и наркоматы автомобильного транспорта должны издать специальное постановление, обязывающее руководителей автохозяйств обращать более серьезное внимание на соблюдение технических правил и условий эксплуатации авторезины.

Нужно повысить техническую квалификацию работников автохозяйств

путем ознакомления их с основными элементами конструкции шин и условиями правильной их эксплуатации, издать и широко распространить инструкции по эксплуатации авторезины.

Таражи и автохозяйства должны быть обеспечены необходимым количеством контрольно-измерительных приборов (манометров и пр.) для определения внутреннего давления и других показателей работы шин.

Строгий учет эксплуатации шин и произведенных ремонтов должен стать законом. Организация и оборудование широкой сети пунктов профилактического осмотра шин являются также неотложной задачей.

Технически правильная эксплуатация автомашины и камер — одно из важнейших условий решительного улучшения работы советского автотранспорта.

П. Залнин

## Агитационный пробег

Куйбышевский авто-мотоклуб провел агитационный пробег, посвященный очередному призыву в Красную Армию и Военно-Морской Флот. 19 активистов клуба на автомобилях и мотоциклах участвовали в этом пробеге.

В Дубовоуметском районе с призывниками проведены беседы, сдачи норм на знаках «Готов к труду и обороне» и «Воршиковский стрелок». Молодежь прослушала беседу о предстоящих выборах в местные Советы депутатов трудящихся. Такая же работа проведена в Большеглушицком районе.

Большое оживление внесли участ-

ники пробега в жизнь безавтомобильной организации Большечерниговского района. Среди молодежи призывного возраста и трудящихся проведены беседы о международном положении, выборах в местные Советы и о призыве в РККА. В МТС организованы кружки по изучению мотоциклетного и автомобильного дела. 60 допризывников сдали нормы на значок «ГСО» и 25 стали воршиловскими стрелками. За хорошую агитационно-массовую работу в селах Алексеевского района райком партии вынес благодарности участникам пробега.

## ПЕРВАЯ В СССР РЕГУЛИРОВОЧНАЯ СТАНЦИЯ

При Московском научно-исследовательском институте городского транспорта создана первая опытная регулировочная станция. Ее задачи — оказание технической помощи при приведении в порядок карбюраторного хозяйства в автопредприятиях Москвы, повышение квалификации регулировщиков, изготовление приборов для регулировки карбюраторов. Станция поручена также подготовке популярной технической литературы по вопросам регулировки и организация бесплатной консультации.

За два месяца своего существования опытная регулировочная станция успела зарекомендовать себя, приобрела популярность среди автохозяйств Москвы.

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Реиндлаг ЦС  
Осоввахиима

Адрес редакции: Москва, 9  
ул. Горького, 24, 1-й подъезд,  
телефон К-3-44-63

Уполн. Мособлагората Б—10224  
Техн. редактор В. Сопальков  
Зак. т. 2802. Зак. изд. 204. Тираж 67000  
Бумага 58×92 см. 1/3 с печ. листа  
Кол. зн. в 1 печ. л. 80000  
Журнал слан в набор 13/IX 1939 г.  
Подп. к печати 9/Х 1939 г.

Тип. «Красное знамя»  
Москва, Сушеская, 21