

20

1932

ЖУРН.-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

ЗА РУЛЕМ



ПЯТИЛЕТНИЕ РАБОТЫ АВТОДОРА

ОТМЕТИМ „ДЕКАДОЙ АВТОДОРА“ И

КОНКУРСОМ НА ЛУЧШУЮ ЯЧЕЙКУ

Исполняется пять лет с момента существования массового добровольного общества Автодор, сыгравшего несомненно большую роль в индустриализации страны, в социалистической реконструкции сельского хозяйства, в улучшении автотранспортного дела в СССР.

Второе пятилетие общества мы встречаем не только с достижениями. Автодор имеет и большие изъяны в работе: разрыв между выросшими задачами и организационным состоянием о-ва; исключительно слабая работа основного звена — ячейки; элементы самотека, делецтва, оппортунистической практики и в ряде случаев забвение общественно-массовой работы — основные недочеты на данном этапе работы о-ва.

Сейчас важно установить, что переход Автодора от одного пятилетия к другому совпадет с важнейшей задачей перестройки работы всего о-ва на путь плановости, на путь широчайшего развертывания общественно-политической работы и поворота лицом к ячейке.

Под углом зрения этой задачи необходимо переход о-ва от одного пятилетия к другому провести как большую общественно-политическую кампанию, как праздник Автодора, как смотр его сил, как зарядку на будущее.

Президиум ЦС Автодора постановил провести в конце ноября „декаду Автодора“.

Надо ли доказывать, что предстоящая „декада“ по своему размаху и характеру должна превзойти все проходившие ранее кампании.

Короткое время, оставшееся до „декады“, требует от всех автодоровских организаций немедленного переключения своих сил на под отовку к ней.

Прежде всего, каковы задачи „декады“:

1. Популяризация идей о-ва.
2. Усиление темпов его роста и выполнение директивы 1 Всесоюзного съезда о превращении Автодора в многолинейную организацию.
3. Решительная перестройка работы всех звеньев о-ва и поворот их к основному звену — ячейке.
4. Рост, оживление и укрепление ячеек.

Все организации Автодора должны сейчас же связаться с комсомольскими, профсоюзными, кооперативными и другими организациями и, заручившись их поддержкой, добиться практической помощи с их стороны (выделение организаторских, пропагандистских, художественных и иных сил, выделение средств, издание директив по своей линии и т. д.).

Особенно необходимо активизировать комсомольские ячейки и фабзавместкомы. Их практическая помощь послужит вернейшим залогом оживления и укрепления ячеек Автодора, что является основным в „декаде“.

СОДЕРЖАНИЕ	К. КИЕСИН — Пятилетие работы Автодора отметим „декадой Автодора“ и конкурсом на лучшую ячейку	16
	Конкретные мероприятия по подготовке к XV Год вышне Октября	18
	Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ — Давай стране квалифицоро анного водителя	20
	И. КРУЗЕ — Чистая исправная машина — дело чести каждого шофера	24
	В. ЕЛЗНИН — Новая победа Ярославского завода	28
		30
		32

А. ГАЛЕНЕК — Переворот в конструкции автошин	16
Л. БАТЬ — Техника, помноженная на энтузиазм	18
А. ГРЕЧАНИК — Основные вопросы механизации и моторизации современных армий	20
Инж. С. НОТОВ — Ремонт в гаражных условиях	24
Новости мировой автодорожной техники	28
Рабселькоры-автодорожцы пишут	30
На общественный суд	32

20 Октября

1932 г.
20

Теперь перейдем к вопросам организации руководства „декадой“.

П ервое всего нужно обеспечить живой и всесторонний инструктаж нижестоящих организаций. Оперативное руководство должно осуществляться руководителями организаций и агитмассовыми отделами советов Автодора. Для этого не следует создавать комиссии, троек или штабов. Однако для привлечения к участию в „декаде“ важнейших организаций (профсоюз, комсомол и т. д.) целесообразно будет создавать комиссии „межведомственного“ характера с целью привлечения общественного внимания к „декаде“.

Следующим важнейшим вопросом является вопрос о развертывании агитационно-пропагандистской работы. Охватить агитацией каждого рабочего, каждого колхозника — такова главная установка. На всех заводах, фабриках, шахтах, МТС, колхозах, совхозах, учебных заведениях, учреждениях и т. д. должна быть широко развернута живая агитация за Автодор. Обеденные перемены, торжественные заседания, общие собрания, сходы, слеты, конференции, политички, вечера в клубах, избах-читальнях — все это должно быть использовано, проведено с наилучшей подготовкой, с максимальным эффектом. В городах и рабочих поселках, клубах, театрах и кино необходимо провести в дни „декады“ торжественные заседания, посвященные пятилетию о-ва, смотр и укрепление его рядов.

Преследуя цель укрепления ячеек Автодора, нужно будет в течение „декады“ поставить отчетные доклады бюро ячеек о своей работе на общих собраниях партийных и комсомольских ячеек и добиться в результате этого усиления внимания к Автодору выделения работников, средств и т. д. Районные и городские советы должны иметь календарные планы всех этих заседаний, собраний и пр. и обеспечить все важнейшие пункты своими представителями.

Крайне целесообразно проведение выездных заседаний президиумов советов в крупных ячейках.

Искл'чительную роль долж'а сыграть печать. Руководители организаций Автодора должны добиться помещения в газеты серии статей и заметок об Автодоре. Особенно важно отразить жизнь ячеек, и с этой целью, где удастся, следует провести при редакциях специальный слет рабкоров.

Республиканские, краевые, областные советы, которые имеют возможность издавать печатные материалы, должны выпустить к „декаде“ по одной две брошюры, плакаты, листовки и лозунги. К печатной агитации нужно привлечь лучшие творческие силы; установить с писателями и поэтами теснейшую связь; устраивать с ними вечера смычки, товарищеские встречи и т. п.

Большое значение будет играть использование для агитации кино, театров и пр. По линии кино можно смонтировать из отдельных частей полнометражные картины по автодорожному делу и сопроводить их агитационными выступлениями.

Не ограничиваясь чисто автодорожной тематикой нужно развернуть пропаганду автодорожного и тракторного дела. Мож'о рекомендовать организацию выставок, вечеров вопросов и ответов, лекций и диспутов по автотракторной и дорожной технике. В крупных центрах рекомендуется провести общегородские демонстрации автомобилей.

Перейдем к следующей, чрезвычайно существенной стороне „декады“. Задача заключается в том, чтобы каждая автодорожка я организация провела „декаду“ с конкретными показателями, в борьбе за определенные, практически полезные автодорожные дела. Каждый совет и ячейка должны сейчас же наметить основные показатели, к выполнению которых они должны стремиться до и во время „декады“. К числу этих показателей следует отнести: рост организации и ее перестройку, количество автодорожских ударных бригад, практическая помощь дорожно-у строительству (субботники, массовая работа, производство простейших дорожных машин и др.), борьба за здоровую автомашину и трактор, реализация шести условий т. Сталина и, наконец, охват рабочих и колхозников технической пропагандой автотракторного и дорожного дела.

Мы указали здесь лишь основные мероприятия по проведению „декады Автодора“. Каждая автодорожская организация должна дополнить их своими специфическими особенностями и составить свой план проведения „декады“.

В настоящий момент все автодорожные организации проводят подготовку к XV-летней годовщине Октября. Некоторые работники могут понять подготовку к „декаде Автодора“ как какое-то противопоставление подготовки к годовщине Октябрьской революции. Это будет глубоко неправильно. Подготовка как к первой, так и ко второй кампаниям должна тесно переплетаться. Задания, поставленные ЦС к Октябрьской годовщине, являются заданиями к „декаде“. Материалы, готовящиеся к 7 ноября, должны готовиться с расчетом использования их в период „декады“.

* * *

Вступая во второе пятилетие, Автодор должен начать с основного — с оживления ячеек. В цепи этих мероприятий важнейшее место занимает всесоюзный конкурс на лучшую ячейку Автодора, объявляемый Центральным советом.

К сожалению, рамки статьи не позволяют дать подробные изложения этого вопроса. Все же об основном нужно сказать.

Конкурс намечается провести сейчас же после „декады“. Последняя должна стать вступлением к конкурсу.

Быть лучшие ячейки, сделать опыт их работы достоянием всего о-ва, поощрить передовые ячейки — таковы задачи конкурса. Продолжительность его три месяца. Сейчас вырабатываются условия конкурса.

Местные организации Автодора должны энергичнейшим образом включиться во всесоюзный конкурс, сделав его одним из рычагов оздоровления ячеек.

по подготовке к XV ГОДОВЩИНЕ О КТЯБРЯ

Приближается XV годовщина Октябрьской революции. Рабочий класс и колхозное крестьянство СССР под руководством коммунистической партии и ее ленинского ЦК во главе с т. Сталиным успешно строят социализм, одерживая победу за победой на всех фронтах хозяйственного и культурного строительства.

Страна пролетарской диктатуры, победно заканчивающая пятилетку в 4 года, создавшая в невиданно короткие сроки сотни гигантов социалистической индустрии, перестроившая свое отсталое сельское хозяйство в самое передовое в мире социалистическое земледелие, разгромившая на основе коллективизации последний оплот капитализма в нашей стране — кулачество, готовится выступить во вторую пятилетку построения бесклассового социалистического общества.

XV годовщина Октября совпадает для Автодора с приближающейся 5-летней годовщиной существования о-ва. Поэтому проведение годовщины Октябрьской революции в автодорожских организациях должно пройти под знаком проверки и укрепления всей работы о-ва в социалистическом строительстве на всех его участках, особенно там, где Автодор является общественно-ведущим звеном (автомобильные и тракторные заводы и их поставщики, гаражи, МТС, дорожно-строительные участки и пр.).

Проведение этой годовщины должно быть связано с усилением политической активности всей членской массы о-ва, с борьбой за превращение Автодора в многомиллионную организацию, с укреплением низовой ячейки о-ва.

В связи с этим Центральный совет союза о-ва Автодор СССР предлагает всем своим местным организациям провести следующие мероприятия:

1. Мобилизовать все силы о-ва на приведение в боевую готовность автотракторных парков для успешного завершения уборки урожая, заготовок, перевозок и осеннего сева и подготовки к проведению предстоящей весенней посевной кампании.

2. Закончить реализацию задания по распространению займа 4-го завершающего года пятилетки среди единоличников, колхозников, сезонников и неорганизованного городского населения.

3. Переключить активность деревенских организаций о-ва на борьбу за ликвидацию прорыва в дорожном строительстве с трудучастием населения, выдвинув перед ними конкретные оперативные задания по окончанию и вводу в эксплуатацию определенных дорожно-строительных объектов к XV годовщине Октября и 5-й годовщине о-ва Автодора, и в частности по выполнению заданий центра о-ва постройке к 80 элеваторам, сыпным и хлопкозакладочным пунктам не менее 15 км дорог к каждому объекту.

4. Отметить Октябрьскую годовщину проверкой, укреплением и созданием новых технических кружков и курсов Автодора.

5. Укрепить работу и состав организаций о-ва на автомобильных и тракторных заводах и заводах поставщиков.

6. Усилить оборонную работу в о-ве, а также развернуть массовую техническую пропаганду Автодора в частях Красной армии и флота по линии подготовки военных шоферов-водителей из числа вневысokoвиков, допризывников и красноармейцев, взяв на себя определенные контрольные обязательства в этой области.

7. Укрепить работу среди юных друзей Автодора, проверив ее фактическое состояние, создав новые группы ЮДА и детские технические кружки.

8. Фокусировать реализацию билетов 3-й автолотереи, выполнив обязательства по ней к XV годовщине Октября и 5-летию о-ва, уделяя особое внимание развертыванию массовой работы вокруг этой кампании.

В связи с подготовкой и проведением XV годовщины Октября и 5-летия о-ва Автодора необходимо развернуть агитационно-массовую разъяснительную работу среди автодорожцев, рабочих и колхозников, посвященную итогам социалистического строительства за 15 лет и очередным задачам о-ва Автодора. С этой целью:

а) райсоветам Автодора в период с 15 по 20 октября организовать специальный семинар по подготовке низовых ячейковых агитаторов для проведения непосредственно на производстве, в совхозе, колхозе, МТС групповых и индивидуальных бесед в связи с XV годовщиной Октября и приближающимся пятилетием о-ва, на темы: «Социалистическое строительство за XV лет и задачи Автодора» и «Автодор за 5 лет»;

б) в период до 25 ноября созвать массовые слеты активистов ячеек, обучающихся на курсах, в школах и кружках о-ва, на которых провести инструктивные беседы о роли и задачах Автодора на данном этапе, используя привлеченных на слеты для проведения бесед в цехах, общежитиях, избах-читальнях и пр., для вовлечения новых членов в ряды о-ва и вербовки в технические кружки Автодора;

в) мобилизовать все виды массовой работы на проведение XV годовщины Октября (организация работы агитавтомобилей, шестий мотоколонн, устройство автодорожских вечеров в клубах и избах-читальнях, выпуск специальных автодорожских печатных однодневок, номеров стенгазет и бюллетеней, проведение докладов по радио и т. п.). При этом чрезвычайно важно уделить особенное внимание использованию средств художественной пропаганды.

ПРИВЕСТИ МОСКОВСКИЙ ТРАКТ В ПРОЕЗЖЕЕ СОСТОЯНИЕ

КОНКРЕТНЫХ ВИНОВНИКОВ ПРИВЛЕЧЬ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Московский тракт, известный под названием Великого Сибирского пути, пересекает всю Сибирь.

В условиях малоразвитой железнодорожной сети, он приобретает огромное экономическое и стратегическое значение. Несмотря на это тракт находится в безобразном состоянии; полотно дороги имеет разрывы, изборозжено оврагами, рытвинами, изрезано канавами, служит местом свалки, засеяно, застроено и т. д.

Большинство искусственных сооружений построено на скорую руку, примитивными способами и не удовлетворяет не только автодвижению, но с трудом обслуживает гужетранспорт.

Охрана дороги и искусственных сооружений поставлена преступно небрежно. Некоторые райисполкомы и отдельные хозорганизации проявляют порой вредительски халатное отношение к тракту и дорожным сооружениям.

В селе Спасском и в г. Кайноке имеются мосты по 104 пог. м. Езда на лошадях по ним производится в обе стороны рысью, а тракторы прохаживают, не снимая шпор и не заедая колдодок. Дорога около Тюкалинска на расстоянии 8 км до такой степени изрезана тракторами, что стала совершенно непроходимой.

Во время опала полей сожжен мост через реку Крутиха и много труб между Усть—Тарки и Спасским. На самой дороге колхоз села Камышинского, Татарского района, построил скотные дворы. В Барабинском районе на протяжении 1,5 км тракта устроили свалку навоза.

Можно было бы привести еще целый ряд безобразнейших примеров, требующих вмешательства РКИ и прокуратуры, тем более, что эти факты имеют массовое явление.

В 1932 г. должен быть произведен капитальный и текущий ремонт дороги и искусственных сооружений, но это дело находится в плачевном состоянии. По 1-му эксплуатационному участку Московского тракта, имеющему протяжение около 900 км от границы Урала до ст. Чулым, вкладываются 177 103 руб., из них 92 103 руб. падает на трудящиеся населения. Но и эти сравнительно скромные задания не выполняются.

План дорожного строительства выполнен всего на 42%, а капитальный ремонт произведен только на 3 км дороги вместо намеченных по плану 30 км. Особенно плохо обстоит дело с трудучастием населения. На 1 августа план по трудучастию был выполнен всего на 65—70%.

Такое положение объясняется в первую очередь безобразным отношением крайдортранса, который недооценивает значения Московского тракта. Бывшие в распоряжении участка рейдер и 3 катка крайдортранса продал районам, оставив на протяжении 900-километрового участка один каток и разбитую машину «Рео».

Начальник крайдортранса посоветовал участку купить лошадейку и ею обслуживать свои... 900 км (!)?

Вообще живого руководства и деловых указаний очень мало.

Н.-Омский райисполком план работ выполнил только на 2%. Райисполкомовцы считают, что дорожная техника им не нужна и что дороги у них хорошие, тогда как после дождя около здания райисполкома не только проехать, но даже пройти нельзя. Омский райгоссовет должен по плану заготовить 10 тыс. куб. м гравия, который находится под боком (река Омь), но до сего времени не заготовлено ни одного кубометра.

Курсы дождливых мастеров сорваны в результате невзыскки районами людей для обучения.

Взятый Иконниковским риком у дорожного участка каток был свален в канаву; рейдер, полученный Тюкалинским риком, был приведен в негодность и оставлен в поле на произвол судьбы.

Эти безобразнейшие явления и равнодушное отношение всех организаций и общественности привели к позорному невыполнению планов работ по восстановлению тракта, находящегося в ужасном состоянии.

Конкретных нарушителей правительственных постановлений надо немедленно отдать под суд.

Районы, обслуживающие Московский тракт, должны взять пример с Крутихинского, Чукалинского и Любинского районов, которые при всех равных условиях с другими районами выполнили план работ на тракте по трудучастию населения на 100—130%.

Только при беспощадной ликвидации всех безобразий, при полной поддержке и непосредственном участии общественности и восстановлении дорожного полотна, Московский тракт будет доступен для промадных колонн автомобилей и тракторов, сумеет пропустить грандиознейшие сибирские грузопотоки.

Г. Омск.

А. Борискин

Авторовцы, сотни тысяч автомобилей, тракторов требуют от нас решительной борьбы с тяжелым наследием царизма — бездорожьем!

АВТОДОР ДОЛЖЕН КОНКРЕТНО УЧАСТВОВАТЬ В БОРЬБЕ С АВАРИЙНОСТЬЮ

ПОДХВАТИТЬ ИНИЦИАТИВУ АВТОДОРА КРАСНОЙ ПРЕСНИ

14 сентября Автодор Красной Пресни собрал в одном из зал Краснопресненского райсовета около 300 автоработников.

На слете выступил районный прокурор Красной Пресни т. Киселев, сделавший обстоятельный доклад об охране социалистического хозяйства на автотранспорте и борьбе за лучшую эксплуатацию машин.

Докладчики, выступавшие в прениях, выявили целый ряд возмутительных фактов роста аварийности, заставляющих автодороговскую общественность призадуматься.—Почти во всех случаях мы имеем дело с небрежным отношением к машине, нарушением правил уличного движения или с нетрезвым состоянием водителей,—говорит т. Киселев.

Выступавшими в прениях товарищами было отмечено, что сплошь да рядом среди шоферов имеются чуждые, классово вредные элементы, что зачастую машины вместо гаражей держатся в подворотье. Все эти обстоятельства приводят к миллионным убыткам. Машины простаивают в ремонте и приводятся в негодное состояние.

Шоферы не несут достаточной ответственности за вверенную им машину—в результате обезличка. Имеются случаи, когда шоферы передают доверенную им машину товарищу «прокатиться», или когда шофер выгоняет машину из гаражей по ночам. Имеются и другие качества, выражающиеся тоже в немалой сумме убытков.—Чего скрывает,—говорит один из участников слета,—у шоферов есть и такая нехорошая привычка, когда товар, который ими перевозится, «прилипает» к рукам.

Слет отметил и «лихачество»... Кто не видел,

как несется машина во весь опор по городу. Кто не видел, как калечатся машины, налетая на столбы и заборы. А ведь каждая машина стоит тысячи рублей, тысячи долларов.

Автодор со своей стороны должен обеспечить автотранспорт лучшими кадрами. Организации Автодора уделяют этому вопросу слишком мало внимания. К машинам допускаются недоучки-шоферы, которые губят машины.

В вынесенной резолюции собрание считает необходимым провести широкую разъяснительную работу среди шоферов и грузчиков об охране социалистической собственности и значении постановления Совнаркома для автотранспорта.

Ввиду того, что простои, аварии и хищения приняли большие размеры, необходимо установить большую ответственность за простои и повысить требования к шоферам.

Автодор Красной Пресни со своей стороны решил организовать охрану грузов, создавая контрольные посты, летучие бригады, выявляющие халатное отношение к сохранности грузов и автотранспорту. Необходимо создать специальные летучие бригады, которые бы следили за нарушением правил уличного движения (автодорожский осодмил), и проверяющие гаражи, выявляющие простои по вине автотранспортных организаций и грузоотправителей.

Инициативу Красной Пресни нужно приветствовать, ее должны подхватить и другие автодорожские организации. Нужно, чтобы автодорожские организации научились атаковать слабые места всего нашего автодорожного дела, чтобы работа его стала живой и конкретной.

С.



Проверка знаний уличного движения по специальному макету

Фото Союзфото

ДАДИМ СТРАНЕ КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ВОДИТЕЛЯ

...Неопытный регулятор растерялся, замелькали попеременно и красный, и желтый, и зеленый огни светофора, растерялся начинающий водитель, машина слишком резко затормозила, на нее наскочила другая, раздался треск и звон разбитого стекла...

Карета скорой помощи, завывая сиреной, пересекла перекресток. Произошла авария.

Стайки новых советских и импортных машин редеют по залитым асфальтом московским улицам, набегают друг на друга, налетают на столбы, несутся, сшибая прохожих, на высшей скорости под круглым знаком «30 км».

И встает, и развращается над знаками, над переключкой классов зловещее слово

АВАРИЯ!

Скорость езды ограничена, пешеходное движение идет по тротуару, улица широкая, мостовая, машина — в порядке. Так почему же авария? Или — ночью — пустая безлюдная улица, ровно поет мотор, фонари освещают путь, как днем. И опять авария.

Проведенные обследования показали слабую дисциплину среди шоферов, пешеходов и пассажиров (особенно общественного транспорта). Эта недисциплинированность выражается главным образом в игнорировании правил уличного движения, и в безответственности по отношению к машине. В категорию нарушений правил уличного движения включено и самое злое, именно: управление машиной в нетрезвом виде. Если мы к нему прибавим еще укоровившееся среди многих шоферов лихачество и, наконец, малый стаж и плохое знание машины, то мы получим характеристику шофера-аварийщика.

И что особенно плохо — эти шоферы работают часто на машинах общественного пользования (такси, автобус) и крупных хозяйств, где контроль над каждым шофером в отдельности почти невозможен.

Где кроются причины аварий? На этот вопрос аварийный инспектор 1-го таксомоторного гаража т. Тарсис отвечает:

«Шоферы часто знают и игнорируют правила уличного движения. Это особенно относится к шоферам такси, которые не пренебрегают угощением пассажиров и чаевыми, стимулирующими гонку и побуждающими шофера к невнимательному управлению. Пьяный шофер теряет точность зрения и не может разрешить сложного положения. Машина влетает — в результате авария.

Крупные аварии происходят главным образом ночью. Их, правда, меньше, чем дневных. Пьющий шофер напивается именно ночью; свободная улица, отсутствие регуляторов и милиции позволяют развивать недопустимые скорости. В этом — основная причина ночных аварий. Пренебрежение к новоустановленным условным знакам также влетает за собой столкновения, наезды и катастрофы. Тоже часто и неумение милиции регулировать движение.

Неплохой иллюстрацией ко всему описанному мог бы явиться беглый просмотр дел «де-

журной камеры Нарсуда г. Москва» по аварийным делам. Обстоятельства дела обычно сводятся примерно к следующему:

«...Убийство рабочего Богомозова произошло исключительно по преступной халатности шофера, который был при исполнении служебных обязанностей пьян, ехал с большой скоростью — 45 км в час. Мостовая была совершенно свободна, так как случай произошел в 12 час. ночи. Обвиняемый сбил потерпевшего, отбросив его на 15 м.

«Пьяных» дел без конца. Однако попадаются и «резвые» дела с образцами хулиганства, ухарства, халатности по отношению к машине: «Один другого видел, но уступить путь не хотел».

«Не желал свернуть, из-за чего произошло столкновение с трамваем».

«Разворачивал на ходу машину, не сделал предупредительного сигнала, в результате чего совершил наезд».

Такие формулировки встречаются среди дел аварийной камеры нередко.

Наряду с «рулевою» недисциплинированностью нельзя не отметить безобразного отношения шоферов к перевозимым ими грузам, к случайно задетым и раненым прохожим и т. д. Все эти факты вызвали потребность в коренном пересмотре и обсуждении вопроса о кадрах водителей.

19 июля с. г. ЦК ВКП(б) вынес специальное постановление о подготовке шоферских кадров, где особенно подчеркивается необходимость проверки наличного контингента шоферов.

«Предложить Цудортрансу совместно с ЦК союза работников местного транспорта в 3-месячный срок провести проверку подготовленности всего личного состава шоферов во всех ведомствах, краях и областях путем создания специальных проверочных комиссий из представителей заинтересованных ведомств, профсоюзов и местных советов с тем, чтобы выявить кадры шоферов, нуждающихся в обязательной переквалификации».

С особой тщательностью должны быть проверены кадры шоферов, работающих на автобусах, многотоннажных и специальных машинах, с тем чтобы в результате этой проверки укрепить эти кадры наиболее проверенными и подготовленными шоферами.

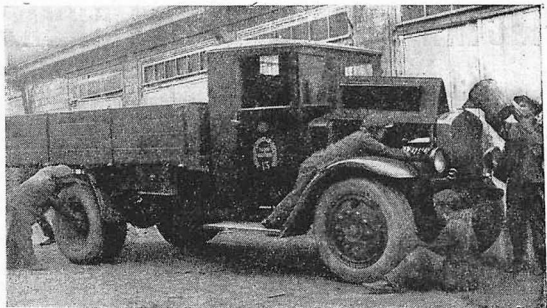
Установить, что к работе на автобусах допускаются шоферы, имеющие стаж практической работы на легкой машине не менее двух лет и на грузовой — не менее одного года».

Так гласит интересующий нас раздел упомянутого постановления.

Соответствующие органы ревностно принялись за дело переэкзаменовки шоферов. И... направили его по ошибочному руслу. Вместо выявления наилучших водителей, благодаря упору на теоретические знания и зубрежку непроезжих улиц «проверка» отсеивает немало старых «рулевых волоков», забывших уже теоретическую часть автодела, но крепких

Перед выездом на работу шоферы и грузчики гаража Трехгорн й мануфактуры заправляют машину

Фото И. Ганюшина



практически,—и пропускает основную массу шоферов-новичков, не требуя от них повышения их квалификации. Получается формальная, ничего не дающая переэкзаменовка.

А вместе с тем проверка должна явиться фундаментом повышения квалификации водителей.

Кроме того, сегодняшнее состояние дисциплины требует огромной массовой работы среди шоферов. Шоферу надо дать понять, что всякое нарушение вредит и ему и государству. Надо развить у него чувство гражданского долга, чувство организованности и порядка.

Путем проведенных бесед удалось выявить также те меры, которые предлагают принять сами шоферы, администрация гаражей и т. п. по борьбе с аварийностью и по повышению дисциплины среди шоферов. Вот они — в самом сжатом и конспективном виде.

Широко развернуть ударничество среди шоферов (до сих пор чаще всего оно принимало чисто формальный характер);

Организовать повсюду хозрасчетные бригады;

Обеспечить наибольший охват машин конкурсом ударных бригад;

Организовать повсеместно: курсы по повышению квалификации шоферов, чтение лекций по вопросам борьбы с аварийностью, аварийную инспекцию, в обязанности которой входит выезд на места происшествий, анализ аварий и т. д.

Проводить массовую воспитательную работу (беседы, лекции, товарищеские суды) по правилам уличного движения;

Сурово штрафовать шоферов и пешеходов за любые даже самые мелкие нарушения правил уличного движения;

Повысить квалификацию регуляторов уличного движения (предложение шоферов 1-го таксомоторного: поставить на посты регуляторов старых шоферов, уже не работающих за рулем);

Повесить светофоры предельно низко. Для одинаковой видимости всех трех цветов желательно расположить их не один над другим, а рядом;

Пассажирам такси категорически запретить, под страхом крупного штрафа, угощение шоферов, дачу чаевых и т. п.

Проводимые аварийной камерой в показательном порядке дела шоферов, установка новых предупредительных знаков и светофоров, проведение товарищеских судов, все это не решает вопроса.

Необходимо провести переквалификацию шоферов и немедленно привыкаться за ее повышение. Поэтому проходящей проверке должен быть уделен максимум внимания. В результате ее мы должны получить образцовых дисциплинированных шоферов.

Предложений много. Мы цитируем лишь часть. Необходимо добиться, чтобы на улицах наших городов был образцовый порядок.

Ю. Долматовский

Поднять квалификацию и трудовую дисциплину, устранить текущую и воспитать советского водителя — задача в первую очередь автодорожной общественности.

ЧИСТАЯ ИСПРАВНАЯ МАШИНА — ДЕЛО ЧЕСТИ КАЖДОГО ШОФЕРА

ГАРАЖ ТРЕХГОРНОЙ МАНУФАКТУРЫ — ОБРАЗЕЦ ХОРОШЕЙ РАБОТЫ, БЕРЕЖНОГО ОТНОШЕНИЯ К АВТОМОБИЛЮ

Совнарком Союза ССР в постановлении от 21 мая 1932 г. и постановление ЦК от 19 июля указывают на ряд серьезных недочетов в эксплуатации автопарка.

Основным мероприятием по улучшению работы является всемерное внедрение в повседневную работу автогаражей шести условий: т. Сталина, широкий обмен опытом между автохозяйствами, применение профилактических мер и т. д. Мы имеем факты, когда правильная организация работы, введение строгой ответственности за каждую машину и т. д. дали хорошие результаты работы.

Возьмем например гараж и авторемонтные мастерские «Трехгорной мануфактуры».

Небольшое автохозяйство, организованное по распространенному у нас отраслевому типу, состоит всего из 23 машин (19 грузовых и 4 легковых). Характерно, что этот маленький, но дружно спаянный коллектив, под энергичным руководством молодого партийца т. Прусакова, перевыполняя основные нормы, запланированные даже для Союзтранса, сумел сберечь машины в безукоризненном состоянии, несмотря на то, что большинство из них работают по 5, 6 и 9 лет.

Вот как выглядят основные качественные показатели работы этого автопарка. Пробег в одну смену в среднем 123 км при средней технической скорости 18,5 км (суточная норма Союзтранса — 130 км).

Ежедневный выход машин на работу 78% списочного состава (норма для Союзтранса — 70%).

Полезное использование автомашин с грузом доходит в среднем до 63% общего пробега (норма для Союзтранса — 57%).

В чем причина этих достижений? В высокой постановке системы гаражного ухода и профилактики, т. е. немедленного устранения всех неисправностей, прозвучавших в дальнейшем здоровью автомобиля. Каждое утро шоферы, придя в гараж за час до выхода, внимательно осматривают накануне вымытые машины, обязательно производя смазку всего шасси.

Большинство машин Н. А. Г., Бюссинг снабжены неудобными ручными штауферами, но несмотря на это, каждый из них ежедневно подкручивается, шины подкачиваются электрическим насосом, установленным на тележке и быстро подвозящимися к любой машине. Кузов протирается керосином.

Ежедневное поддержание нормального давления в «Гигантах» дало отличные результаты: пробег их достиг в среднем 19 тыс. км против 15 тыс. км гарантийных. Масло в моторе строго меняется через каждую тысячу км.

Всюю смену масла в моторе, коробке и дифференциале шофер записывает в специальную книжку, имеющуюся при каждой машине.

В результате за 4 года ни одного случая расплавления подшипников. Грузчики, закрепленные за каждой машиной, обязаны помогать шоферу, получая за это 10% надбавки, что значительно ускоряет работу.

Автомашина выезжает смазанная, подтянутая, с протертым мотором и вымытым цельным кузовом. В случае поломки бортовой доски

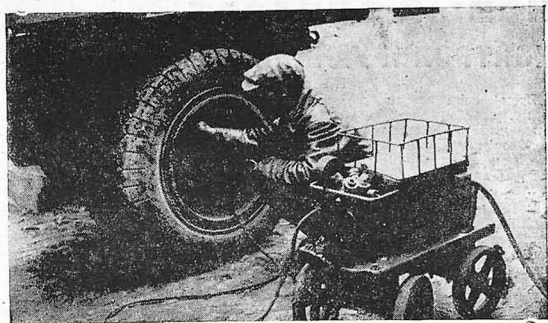


Шофер и грузчик гаража Трехгорной мануфактуры тщательно приводят в порядок машину перед выездом

Фото И. Ганюшина

Подкачивание шня подвижным электрическим насосом (гараж Трехгорной мануфактуры Москва)

Фото И. Ганюшина



она немедленно заменяется новой и тут же подкрашивается.

Здесь не понимают, как можно выехать из гаража на несмазанной, грязной машине. Внешний вид автомобиля стал делом чести завгара, шофера и даже грузчика.

Но мало ежедневно смазывать и чистить машину для поддержания ее в исправном состоянии. Необходимо производить периодический осмотр ремонтной бригадой для устранения всех обнаруженных неисправностей.

Таков смысл основного закона автопрофилактики. Трехгорновские машины, проработав 5 дней и пройдя в среднем по 600 км, становятся в ремонтную мастерскую, и шофер вместе с бригадой слесарей проверяют рулевое управление, тормоза, рессоры, паяют радиатор и т. д. Получается однодневный автомобильный дом отдыха.

Машина простаивает день, зато остальные 5 дней работает без простоев, без поездок на «длинном закингани». Кроме того осмотры удлиняют срок службы автомобиля до капитального ремонта; трехгоровцы довели его до рекордной цифры в 60 тыс. км. Перед капитальным ремонтом машина становится еще в среднем ремонт, если обнаружится на очередном осмотре серьезная неисправность. Обычно после 25—30 тыс. км пробега протираются клапаны, подтягиваются подшипники, меняются рессорные втулки и пр. .

Средний ремонт продолжается около месяца и обходится в 2350 руб., причем шофер также обязан принимать в нем участие, оставаясь все время при машине. Это имеет большое значение для повышения его знаний и навыков.

Капитальный ремонт производится уже без шофера, продолжается до 3 месяцев и стоит 7950 руб. Работа выполняется весьма тщательно, но отсутствие запасных частей и их кустарное изготовление отрицательно влияет на продолжительность и стоимость ремонта.

Отсюда удорожание точно-километра, обходящегося в 6,07 к.

Одновременно две машины стоят в капитальном и две в среднем ремонте, что очень загружает и без того тесную мастерскую.

Теперь о кадрах. Часто приходится слышать,

что причиной плохого содержания автомашин является малоопытность и неадекватность шоферов. Большинство трехгорцев — выходцы из грузчиков и работают шоферами от 1 до 2 лет. Но попадая в гараж и видя внимательное отношение к машинам всех окружающих товарищей, под твердым руководством администрации, они невольно равняются по коллективу, становясь внимательными и аккуратными шоферами. Характерно отметить, что получая за уход 10% оклада, за экономию горючего и резины по 50% стоимости, они ничего не получают за экономией смазочных материалов.

— На сохранности машин мы не экономим, — говорит т. Пруссаков.

Ежедневно до каждого шофера доводится промфинплан. Он получает лист, в котором подробно указаны: его задание за машино-смену, расценки по различным рейсам, километраж, количество проуза.

Рядом с этими нормами заносится их действительное выполнение.

Таким образом шофер ежедневно видит результаты своей работы и величину своего заработка. Такая система очень заинтересовывает в работе и уменьшает текучесть расбылы.

В заключение подведем итоги. 1300 тыс. автомашин, которые побегут по дорогам Союза во второй пятилетке, требуют полноценного ухода и строгого надзора.

При существующем затруднении с запасными частями и ремонтными мастерскими необходимо добиться путем широкого внедрения профилактики, чтобы каждая деталь автомашины обязательно обрабатывала весь свой амортизационный срок. Регулярный уход избавляет от всех неприятностей преждевременного ремонта.

Независимо от срока эксплуатации автомобиль обязан иметь опрятный вид, дающий стимул шоферу к сбережению его в дальнейшем.

Я предлагаю с запущенных и ободранных машин снять опорощенные ими надписи: «ударная».

Курсы рабочих авторов
Жургазоб'единения

И. Крузе

НОВЫЙ АППАРАТ, КОНТРОЛИРУЮЩИЙ РАБОТУ ШОФЕРА

Всем заведующим гаражами, автобазами и пр. хорошо знакомо то иногда вопиющее отношение к доверенным им машинам, допускаемое шоферами. Факт простой, чрезмерно быстрой езды, поломок в пути, поездок в часы или дни отдыха с увеселительными целями и т. д. может быть установлен лишь случайно.

В Германии изобретен сейчас аппарат, дающий полную картину суточной работы машины. Аппарат этот состоит из крепкой алюминиевой круглой коробки (см. рис.) с специальным цилиндрическим замком. Коробка снабжена рези-



новой прокладкой, не пропускающей воды и пыли. Внутри коробки находится самопишущее приспособление, соединенное с рычагом, передаваемым толчками свободно катающегося шарика, и чертящее на бумажном диске, приводимым во вращательное движение часовым механизмом, диаграмму. Диаграмма эта дает всегда точную картину того, находилась ли данная автомашина в движении или нет, и по ней можно даже судить о том, работал ли мотор только холостую и не была ли допущена чрезмерная скорость езды.

Аппарат этот крепко привинчивается к кузову автомобиля и реагирует исключительно на сотрясения при езде или при работе мотора. Привинчивание аппарата происходит при открытом аппарате изнутри, так что запертый аппарат ни в коем случае не может быть удален на некоторое время с целью злоупотреблений.

Черные диаграммы не требует ни чернил, ни карандаша, а достигается легким давлением рычажка на контрольный диск, покрытый тонким слоем парафина. Стальной штифт рычаж-

ка удаляет парафин и обнажает при этом красную бумагу диска; таким образом получается непрерывная диаграмма красного цвета.

Часовой механизм снабжен восьмидневным заводом. Полный оборот диска продолжается 24 часа, и контрольный диск имеет в силу этого 24-часовую шкалу.

Работа аппарата очень проста. Сотрясения машины приводят катающийся шарик в движение, последний соединен с пишущим рычажком, наносящим при этом на периферию контрольного диска небольшие радиальные штрихи, дающие в виду непрерывного вращения диска при помощи часового механизма круговую диаграмму. В состоянии покоя пишущий рычажок неподвижен и чертит при этом на краю непрерывно вращающегося контрольного диска тонкую круговую линию. Последняя свидетельствует о том, что часовой механизм был действительно заведен, и устраняет всякие сомнения, что отсутствие следов движения автомобиля на диаграмме могло бы быть объяснено стоянием часов.

Конструктором остроумного аппарата не было упущено из внимания то обстоятельство, что автомашины находятся подчас несколько дней в пути, и что контрольные диски не могут быть в таких случаях ежедневно сменяемы. Особое патентованное приспособление допускает поэтому одновременную закладку восьми дисков, соединенных один с другим наподобие спирали. Пишущий рычажок чертит при этом последовательно диаграммы для каждого рабочего дня на отдельном диске, и по прошествии 8 дней пишет холостую, не повреждая прежде начерченного.

Аппарат служит не только для контроля за шофером и учета рабочего времени, он должен также содействовать созданию систематической записи всех рабочих процессов данного предприятия, произведенных при помощи автомашин. Сведения об издержках, починках, расходе горючего и смазки, адреса клиентов, наименование товаров, номер выполненного поручения и пр. — все это является важным фактором для калькуляции стоимости грузоперевозок и заработной платы и служит в дальнейшем также и оправдательным документом о местонахождении своего или для перевозок доверенного чужого автомобиля.

Для систематической записи служит специальный журнал с наклеенными на нем дисками. Наверху слева находится регистрационный номер: справа отмечен день. Под №№ 1—5 даны сведения о поездках машины за данный день с указанием заездов. Далее указано количество всякого бензина и смазочного масла с обозначением места налива. Затем идет общее время езды, число рабочих часов шофера (с разделением на нормальные и сверхурочные) и количество пройденных километров.

В. Рабинович

Берлин

НОВОЕ В ВОПРОСЕ О ЮРИДИЧЕСКИХ ЧЛЕНАХ

Общество Автодор призвано осуществлять большие задачи. Оно вовлекает в свою творческую работу новые и новые массы трудящихся. Но этого мало. Общество вовлекает в свои ряды целые организации, учреждения, предприятия, колхозы и т. д.

Если мы оглянемся на существующее положение, то нужно признаться, что в области вовлечения в юрчленство налицо и недооценка и извращения. Если взять любую организацию Автодора, то там это дело либо совсем забыто, либо ничего реального не дает.

Привлечение юрчленов идет без всякого организационного принципа, без четкого разграничения круга учреждений, предприятий и т. д. Областной совет вовлекает учреждения районного масштаба, районные советы — областного масштаба, а ячейки, как правило, стоят в стороне. На почве этой организационной неразберихи нередко возникают конфликты между организациями Автодора.

Всему этому нужно положить конец.

Юридическое членство — это ответственной участок автодорожной работы и о-во много потеряло в политическом и финансовом отношении оттого, что не уделяло ему достаточного внимания.

В настоящее время разработан проект нового положения о юрчленстве, где установлены четкие принципы организационного построения работы.

В основу проекта положено два основных принципа:

1. Юридическое членство необходимо сделать широким общественным движением. Нельзя больше терпеть такого положения, когда вовлечение в юрчленство становится делом отдельных лиц, от ловкости которых зависит сорвать ту или иную сумму денег.

Каждая ячейка Автодора должна добиться того, чтобы учреждение или предприятие, при котором она находится, состояло юридическим членом о-ва. Ячейка должна систематически следить за тем, чтобы обязательства, вытекающие из юрчленства, выполнялись бы как организацией Автодора, так и юридическим членом о-ва.

Все вышестоящие звенья о-ва должны в своей вербовочной работе опираться прежде всего на ячейку, кроме нее и ее силами добиться роста юрчленства.

Нужно превратить юридическое членство из объекта бухгалтерских вычислений в большое общественное автодорожное дело. В этом смысл первого принципа.

Второй принцип состоит в том, что юридическое членство необходимо рассматривать как взаимобязательство. В этом залог его успеха. Общими разговорами о пользе о-ва Автодор теперь заниматься нельзя. Каждое учреждение и предприятие связаны хозрасчетом, отпускная средства, они хотят получить взамен нечто реальное.

Многие думают, что мы можем обещать только автомобили. А так как автомашин сейчас не хватает, то следовательно обещать ничего.

Это глубоко неверный и даже вредный взгляд. Общество Автодор призвано осуществлять большие задачи хозяйственно-культурного и технического порядка. Наши ячейки, райсоветы — это коллективная сила, могущая развить большое творчество. Ведь мы помогаем строить дороги, мы помогаем оздоровить автотранспорт, содействуем автотрэкаторопроизводству, развиваем новые виды моторного транспорта, мы распространяем технические знания и гогосим профессиональные кадры. Разве в этом не заинтересован любой хозорган, наркомат, предприятие, колхоз? Безусловно, заинтересованы. Но все это нужно переложить на язык конкретных цифр, фактов, обязательств.

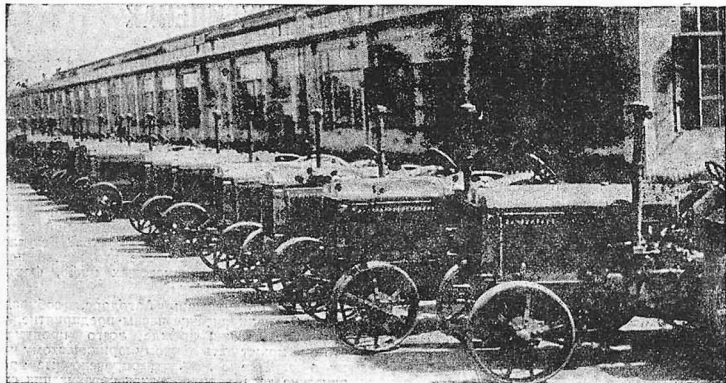
Каждая организация Автодора, собираясь вовлечь в юридические члены предприятие, учреждение должна прежде всего продумать, что она может дать данному юридическому члену о-ва. Только наметив определенные практические дела, автодорожная организация сможет развернуть работу по юридическому членству, наряду со своими требованиями выставя и свои обязательства.

Что можно включить в обязательства автодорожной организации?

Возьмем завод. Здесь ячейка Автодора, вовлекая заводоуправление в юридические члены о-ва, может дать, примерно, следующие обязательства: а) силами автодорожцев привести в образцовый вид заводскую площадку; б) держать автодорожский пост, наблюдающий за работой внутривозовского транспорта; в) добиться от соответствующего дортранса полного исправления подездных путей и силами автодорожцев (суботники) помогать этому исправлению, а в дальнейшем систематически следить за сохранностью дорог; г) следить за исправной работой имеющихся автомашин, а автодорожцам-шоферам выполнять лучшие показатели работы автомобиля; д) развернуть техническую пропаганду автодорожного дела, для чего организовать столько-то кружков и пропустить столько-то рабочих; е) следить за правильной постановкой пожарной охраны на заводе и добиваться механизации средств пожарной обороны.

Несколько сложнее обстоит дело с учреждением. Однако и здесь нужно быть по возможности конкретным. Предположим, обловсет Автодора вовлекает в юридические члены о-ва областную контору Трактороцентра. В данном случае обловсет может дать ряд конкретных обязательств, к числу которых можно в первую очередь отнести следующие:

а) Создание ячеек Автодора во всех МТС области; б) шефство над 3—5 МТС и образцовые постановки в них ремонта тракторов; в) организация общественного содействия и непосредственное участие в исправлении дорог и мостов в районе действия МТС; г) подготовка кадров трактористов; д) техническая пропаганда автодорожного и тракторного дела среди рабочих и трактористов МТС, путем организации сети кружков; е) борьба за выполнение трактористами-автодорожцами норм эксплуатации и др.



Стальные кони на колхозные и совхозные поля. На снимке—готовые тракторы на Сталинградском тракторном заводе в ожидании погрузки на жел. дороге выстроились во дворе завода.

Фото Маклецова (Союзфото)

Юрчлены должны не только уплачивать деньги, но конкретно участвовать в работе организации, помогать ее укреплению. Это должно, безусловно, найти отражение в договоре. В договоре, наконец, необходимо наметить формы и методы контроля за выполнением взаимобязательства.

Нам осталось еще разобрать один важнейший вопрос — организационный, в котором до сих пор невероятная путаница. Нужно четко разграничить масштаб и поле деятельности каждого звена о-ва в области вовлечения и работы с юрчленством. Прежде всего, общая установка: нельзя от этой работы изолировать одни звенья (ячейка, район) и давать монополию другим (облсовет и выше). Изоляция ячейки от юрчленства — это повсеместное явление. Но в ряде областей (Московская и др.) даже райсоветы лишены возможности вовлекать в юрчлены. По этой практике и тенденциям нужно крепко ударить. Особенно вредным является изоляция ячейки. Вред по двум причинам: во-первых, юрчленство лишается массовости и общественного характера, о чем мы уже писали и, во-вторых, ячейка лишается больших денежных средств, которые могли бы в сильной степени содействовать укреплению ее работы. Нужно, чтобы все звенья о-ва вели работу с юридическими членами — и ячейка, и райсовет и т. д. вплоть до Центрального совета союза обществ Автодора СССР.

Теперь важно установить, как провести разделение труда между всеми звеньями о-ва. Здесь единственно правильным будет, если установить, что каждое звено о-ва вовлекает в юрчлены именно то предприятие или учреждение, какое по масштабу своей работы соответствует масштабу работы данного звена Автодора. Это означает, что завод, фабрику, колхоз может вовлекать только та ячейка, которая на-

ходится при данном предприятии. Райсоветы могут вовлекать в юрчлены только учреждения районного масштаба (рик, райпотребсоюз, райколхозсоюз и т. д.), облрайсоветы — учреждения, соответствующие своему масштабу (облпрофсовет, облисполком, облкомтора Тракторцентра и т. д.). Таким образом каждое звено о-ва имеет свой определенный круг учреждений и предприятий и в соответствии с этим строит свой план.

Необходимо еще выяснить, как быть с ячейками, находящимися при учреждениях не местного, а районного, областного или даже союзного значения. Здесь надо будет установить, что эти ячейки самостоятельно свое учреждение в юрчлены не вовлекают, но активнейшим образом помогают соответствующему совету Автодора, причем для их большей заинтересованности советы могут установить известные отчисления этим ячейкам.

Несколько слов вообще об отчислениях. Прежде всего напомним, что вступительные взносы по уставу должны направляться целиком в Центральные советы союзно-республиканских обществ. Что же касается годовых взносов, то здесь правильно будет установить, что большинство взносов остается в той организации Автодора, в какой состоит данный юридический член о-ва. Таким образом, львиная доля взносов остается в организациях и тем самым создается стимул к работе и укрепляется финансовое положение всех звеньев о-ва.

Таково, в основном, то новое, что вносит проект в вопрос о юрчленстве. Нужно в самое короткое время превратить юридическое членство в один из рычагов оздоровления о-ва и укрепления его материальной базы.

К. Кресин

К XV годовщине Октября НИ ОДНОГО НЕРЕАЛИЗОВАННОГО БИЛЕТА 3-й АВТОЛОТЕРЕИ

Перед автодорожскими организациями стоит задача — полностью реализовать 3-ю автолотерею к XV годовщине Октября. Времени осталось очень мало и в течение этого срока максимум внимания, энергии и сил должно быть затрачено для того, чтобы успешно и в срок закончить эту кампанию.

Сводка на 1 октября не дает утешительных сведений. Погашение долга составляет 66,22%. Только 9 организаций из 34 выполнили контрольные задания. Близки к окончанию кампании 2 организации — Уральская и Северная. Остальным до финиша еще далеко.

Некоторые автодорожские организации безобразно отстают. Так, например, Автодор Грузии на 1 октября выполнил лишь 5,92% за дания. Немного лучше в Азербайджане, где контрольная цифра выполнена на 10,73%, в Восточной Сибири — 26,92%, в Бурято-Монголии — 36,76% и, наконец, в Московской области — 42,11%.

Прорыв на фронте реализации лотереи объясняется главным образом недооценкой этой важнейшей для Автодора кампании со стороны руководителей местных организаций. Они, не смотря на крайнюю нужду в средствах для развертывания автодорожской работы, почему-то считают, что с лотереей можно обождать.

Ряд автодорожских организаций сейчас принимают решительные меры для того, чтобы в оставшийся короткий отрезок времени с максимальным эффектом наверстать упущенное. К таким организациям относятся в первую очередь Украина и Ленинградская область.

На Украине реализация лотереи проводилась как массовая общественно-политическая кампания. За время кампании организовано 73 новых райсовета, создано 400 сельских и 497 городских коллективов. Проводится премирование отдельных активистов и райсоветов за луч-

шие показатели. Заключен договор на социалистическое соревнование с Московской, Ленинградской и Уральской областями.

В Ленинградской области был объявлен лотерейный «месячник». В «месячник» включились крупнейшие предприятия города и взяли на себя ряд ответственных обязательств: оживить автодорожскую работу, укрепить организацию качественно, закончить реализацию билетов 3-й лотереи в первой половине октября.

В результате широко поставленной агитмассовой работы лотерейный «месячник» превратился в автодорожский. За время «месячника» в ряды Автодора вовлечено до 12 тыс. членов, создано 50 городских и 20 сельских коллективов.

Успешно заканчивает реализацию лотереи и Северный краевой совет Автодора. На 1 октября он выполнил план реализации на 97,18%. Успех этой работы объясняется главным образом тем, что крайсовет охватил социальное соревнование по распространению билетов 13 основных районов. Архангельский район соревнуется с Вологодским, Приозерный с Каргопольским, Вохомский с Шенкурским и т. д. Некоторые районы, участвующие в соревновании, дали 100% выполнения плана. За досрочное перевыполнение задания крайсовет премировал прототарами Приозерный и Вохомский и др. районы.

* * *

Короткий срок, оставшийся в распоряжении местных организаций, обязывает все звенья автодорожской системы вести эту работу ударными темпами, широко развернуть оргмассовую работу, выработать конкретные показатели и сроки по социалистическому соревнованию и ежедневно проверять ход этой кампании.

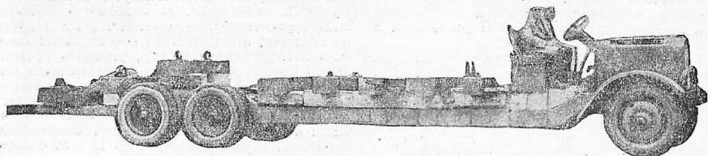


Группа курсантов автотранспортных курсов при Автодоре ст. Дыбальцево за сборкой автомашины
Фото Пегова

НОВАЯ ПОБЕДА

ЯРОСЛАВСКОГО ЗАВОДА

АВТОБУС НА 80 ЧЕЛОВЕК



Общий вид шасси нового автобуса Ярославского завода на 80 человек

Фото автора

26 сентября 1932 года на Ярославском автомобильном заводе № 3 закончились испытания шасси первого образца вновь выпущенного типа трехосного автобуса ЯА-2 на 50 сидячих мест, имеющего грузоподъемность, достаточную для перевозки 80 человек.

Шасси изготовлено по проекту заводского конструкторского бюро для Ленкомтранса, который в свою очередь выполняет в своих мастерских кузов для этого автобуса.

В основном шасси представляет установку на переднем и заднем мосту трехосного автомобиля ЯГ-10, выпущенного заводом в прошлом году, низкой автобусной рамы, имеющей достаточные размеры для использования всей грузоподъемности мостов.

Главнейшие данные, характеризующие новый автобус, следующие:

База автомобиля (расстояние между передней осью и центром задней тележки)	7200 мм
Расстояние между осями задней тележки	1240 "
Передний свес	645 "
Задний свес	3475 "
Высота пола кузова над землей	675 "
Габаритная высота кузова	2970 "
Габаритная ширина кузова	2440 "
Габаритная длина автобуса	11450 "
Наименьший радиус поворота	14,5 "
Предельная скорость	45,5 км/час.

Мотор и коробка скоростей, — американские, так как до сих пор единственный в СССР Ярославский завод тяжелых грузовиков не име-

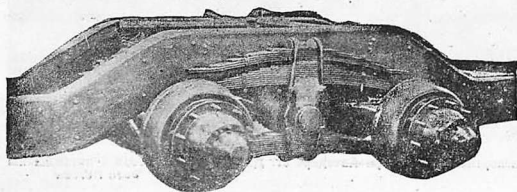
ет советского поставщика моторов достаточной мощности, ни оборудования, чтобы строить самому эти моторы. Мотор Геркулес УХС-3—103 лощ. силы, коробка скоростей Брайн-Лайп 554.

Все остальные агрегаты изготовлены на Ярославском автозаводе и из советских материалов. Передний мост, радиатор капот, передний щиток и другие мелкие детали — взяты со стандартного грузовика Я-5: тележка задних мостов — с грузовика ЯГ-10. На автобусе установлен руль конструкции Росса, изготовление которого, наконец, освоено заводом. При вполне достаточной прочности руль этот даст легкое управление, и в отличие от прежде применявшегося на Ярославских грузовиках руля не требует применения значительной физической силы.

Шины — пневматики Корд безбортовые 40X X8". Передняя ось имеет одинарные колеса, задние оси — двойные.

Тормозная система — аналогична ЯГ-10. Ножной тормоз действует на колеса обоих мостов задней тележки, причем действие его усиливается вакуум серво-тормозом. Ручной тормоз — центральный на карданном валу. Действие тормозов вполне удовлетворительное.

Особый интерес представляет рама автобуса, изготовленная целиком на заводе. Обычно за границей рамы автобусов аналогично конструкции и размера штампуются отдельными кусками под гигантскими прессами и затем склепываются.



Подвеска колес нового автобуса Ярославского завода

Фото автора

На Ярославском заводе прессов достаточной мощности нет. Рамы для грузовиков Я-5 и ЯГ-10 изготавливаются из швеллерного железа, однако требование снижения пола кузова не позволяло применить профильное железо для рамы.

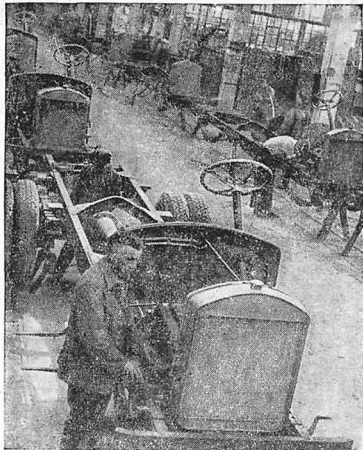
Каждый продольный ланжерон рамы автобуса ЯА-2 изготовлен электросваркой из 18 отдельных кусков, которые в свою очередь изготовлены из швеллерного углового и листового железа стандартных профилей. Результаты испытания оказались вполне удачными. Вес рамы 1200 кг не является чрезмерным. Прочность рамы, испытанная 100 км пробегом с полным пружом, прилагавшимся в различных возможных комбинациях, также вполне достаточна. Расчеты стоимости рамы при серийном ее изготовлении, сделанные на основании результатов, полученных при изготовлении пробы, показывают, что и в этом отношении сварная рама имеет права на существование.

В целом на основании материала испытаний шасси ЯА-2 следует отметить, что динамические качества его вполне удовлетворительны. Автомобиль с полной нагрузкой разгоняется достаточно быстро и успешно преодолевает подъемы. Поворотливость автобуса также достаточна для городской езды. Как на пример, можно указать, что во время испытаний шасси, имевшее почти 12 м длины, было развернуто на улице, имевшей всего 17 м ширины.

Объективно оценивая достигнутые результаты, постройку пятидесятиместного автобуса ЯА-2 на Ярославском заводе следует считать крупной победой на фронте индустриализации нашей страны. Самые большие автобусы, применявшиеся до сих пор в Москве и Ленинграде, — Лейланды и Я-6 — имели всего по 27 мест. Таким образом один ЯА-2 сможет заменить 2 Лейланда. Не говоря о промадных экономических выгодах, которые даст такая замена, она сильно поможет нам обслужить колоссально растущую потребность городов в автобусном транспорте, с которой совершенно не в силах справиться существующий парк и, кроме того, благодаря уменьшению количества движущихся на улицах единиц автобусов уменьшит опасность движения по улицам и уменьшит число несчастных случаев и аварий.

Кроме этого разрешение проблемы сварной рамы открывает перед заводом возможность сооружения еще более грузоподъемного, двухэтажного, четырехосного шасси на 100 сидячих мест.

Настоящая победа является проявлением нивовой активности и сознания необходимости



Сборочный цех Ярославского автозавода

Фото Блохина

решения задачи. Проект сделан заводом по собственной инициативе и своими силами.

Финансирование постройки шасси и постройки кузова принял на себя Ленкомтранс.

Мы выражаем надежду, что НКТП, ВАТО, Цудортранс, Наркомхоз и другие вышестоящие организации, которым надлежит ведать это дело, учтут, что:

1) автобус ЯА-2 заменяет 2 автобуса Я-6, 3 автобуса АМО-4 и 4 автобуса на полутортовом шасси.

2) При импорте вместо целого шасси только силового агрегата (мотор и коробка скоростей) экономия валюты получается в 8—10 раз.

3) В виду большой ассимиляции с выпускаемыми грузовиками Я-5 и ЯГ-10 Ярославский завод (при известных условиях) смог бы уже сейчас принять заказ на серийное изготовление этих автобусов.

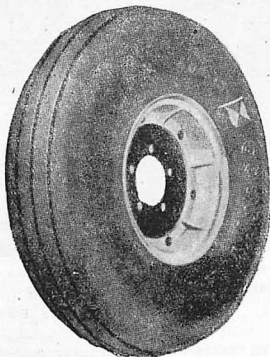
Директор Автозавода В. Еленин
Зав. Констр. отделом Литвинов

Развернем изобетательство в области автомобильной, тракторной и дорожной техники! Завоюем секрет машин! Создадим новые конструкции, поставим их на службу социалистическому хозяйству!

Переворот в конструкции автошин

Современный автомобиль, доведенный до высокой степени совершенства, обладающий хорошим мотором, динамичностью и устойчивостью, зависит в отношении скорости езды в огромной степени от состояния дороги.

Это существенное препятствие — плохое состояние пути — в настоящее время значительно смягчается благодаря сконструированию особого типа шин — «подушкообразных».



Общий вид подушкообразной шины с уменьшенным давлением

Прекрасная пружинность воздуха в этом типе шин использована до возможных пределов. Внутреннее давление в шине всего от 0,75 до 1,0 атм. вместо 1,75 атм. и выше в существующих ныне «баллонах».

Германская фирма «Континенталь» выпустила такие «подушкообразные» шины под названием «Континенталь-Аэро» пока одного только размера — 7,50—15. Благодаря сохранению весьма распространенного диаметра обода — 15 дм. — этот размер заменяет собой целую группу размеров.

Эти шины предназначены для переоборудования легких машин, напр. «Форд», «Шевроле» и пр., т. е. для машин, более всего амортизирующихся от неровностей дороги.

Шины «Континенталь-Аэро» относятся к разряду проволоочных и предназначены для глобокого обода.

Давление в этих шинах колеблется в зависимости от нагрузки автомобиля и составляет:

0,7 атм. при нагрузке 400 кг на колесо			
0,8	»	»	450
0,9	»	»	475
1,0	»	»	500

Переход на пользование подушкообразными шинами «Континенталь-Аэро» весьма прост

и заключается лишь в перемене существующих колес на 15-дюймовые дисковые.

Следующие марки автомобилей могут быть переоборудованы на эти шины с сохранением и использованием даже всех принадлежностей для установки колес, как-то: болтов, гаек и пр.:

- „Вандерер“ 6/30 л. с. 1931 и 1932 гг.
- „Бреннабор“ „Ювель Экстра“ 1930, 1931 гг.
- „Бреннабор“ „Идеал Экстра“ 1930, 1931 гг.
- „Форд“ „А“, 13/40 л. с. 1929 г.
- „Форд“ „А1“ 8/28 л. с. 1930, 1931 гг.
- „Форд“ „А“ 13/40 л. с. 1930, 1931 гг.
- „Шевроле“ „6“ 1929, 1930, 1931, 1932 гг.

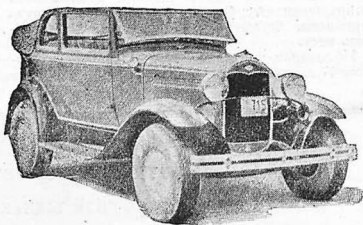
Кроме того, этой же фирмой выпущен еще один тип шин с значительно увеличенной против «баллонов» воздушной емкостью, и переход на эксплуатацию таковых не требует даже замены обода колес.

Этот переходный между «баллоном» и «подушкообразной» шинной тип носит название «Континенталь Рекорд Тип Аэро» и так же, как гласит литература, «дает значительные преимущества перед обыкновенным «баллоном», приближаясь к типу «подушкообразных» шин».

Выпускаются шины «Континенталь Рекорд Тип Аэро» пока 20 разных размеров, в том числе для автомобилей «Форд» и «Шевроле», как имеющих наибольшее мировое распространение.

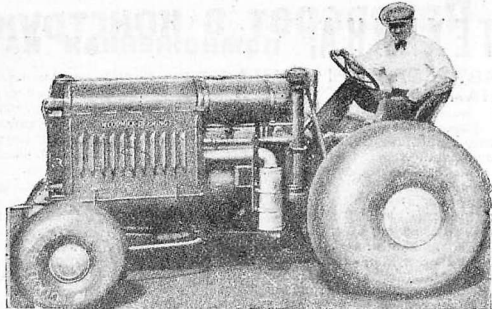
Резиновая промышленность САСШ уже несколько раньше европейских фирм выпустила на рынок совершенно особый вид подушкообразных шин, резко отличающийся по своей конструкции от всех известных до сего времени типов.

Пользующаяся мировой известностью фирма «Гулдир», а также фирма «Дженераль» пошли гораздо дальше европейцев. Американцы также удалили из колеса все спицы и, оставив от него только втулку с небольшим ободом, довели диаметр последнего всего до 12 и 13 дм. против 15 дм. у «Континентала» и предоставили все остальное от бывшего колеса шине.



Автомобиль Форд, снабженный шинами пониженного давления

Трактор с шинами пониженного давления



Разрез профиля «подушкообразной» шины европейских фирм аналогичен разрезу шин «баллон».

Американские же шины, названные «Джамбо», в разрезе представляют как арку, местом для которой служит обод, имеющий чрезвычайно большую ширину, соответствующую всему профилю шины.

Ширина же протектора американских шин «Джамбо» не больше, чем у обыкновенного «баллона».

Несмотря на своеобразную конструкцию, шины «Джамбо» также накачиваются весьма слабо, всего около 1 атм. с небольшим.

Американцы не ограничиваются выпуском «подушкообразных» шин только для легких автомобилей, но уже заняты производством этого типа автообуви также для автомобилей более тяжелых типов.

При езде на шинах «Джамбо» по разбитому, изношенному шоссе и бездорожью рекомендуется держать давление (в зависимости от нагрузки) от 0,5 до 0,8 атм. в задних и от 1,0 до 1,4 атм. в передних колесах. Более высокое давление в передних колесах требуется в целях более легкого управления рулевым механизмом.

Как указывает иностранная литература, испытание описанных «подушкообразных» шин дало поразительные результаты как в смысле плавности и спокойного хода автомобиля, так и в отношении поглощения этими шинами всех толчков от неровности дороги, которые пассажирами совершенно не ощущаются. В особенности отмечается уменьшение износа самих шин и частей автомобиля.

Только при крутых поворотах руль автомобиля действует будто бы несколько тяжелее и перед значительным подъемом машине необходимо дать несколько больший разгон, чем при езде на «баллонах».

Благодаря чрезвычайно низкому давлению в шинах, их большой площади сцепления с дорогой, представляется возможным на таких

«воздушных колесах» проезжать безразлично по каким дорогам, полям, сыпучим пескам, где автомобиль с другими шинами мог бы двигаться с большим трудом или же стал бы совсем.

Путем применения «подушкообразных» шин увеличивается радиус действия автомобиля не только в странах с чрезвычайно плохим состоянием дорог, но открываются любому четырехколесному автомобилю стандартного типа области, которые для него раньше были недоступны. Места, которые до сего времени могли пересекаться лишь специальными машинами с шестью или большим количеством колес, или с гусеничным приводом, доступны любому автомобилю.

Эластичность «подушкообразных» шин наглядно видна из рисунка.

Этому типу шин, с присущим им свойством в гораздо большей степени, чем нынешнему «баллону», поглощать все сотрясения, качания, толчки, предупреждать их вредное влияние на мотор, кузов, шасси, чем удлиняется жизнь всей машины, — безусловно обеспечено будущее, и поэтому наша отечественная резиновая промышленность, гигантскими шагами догоняющая как количественно, так и качественно шинное производство капиталистических стран, особенно с предстоящим весьма близким пуском ярославского шинного завода, должна со всей внимательностью следить за последними достижениями в автомашинном производстве заграницы. Наши резиновые заводы заблаговременно, практически и детально должны изучить качество и свойства «подушкообразных» шин, испытать таковые в наших условиях работы с тем, чтобы при положительных результатах быстро освоить выпуск этого типа шин. Для нас это должно быть особенно важно и ценно, особенно для машин в наших совхозах и колхозах, работающих в очень суровых пока дорожных условиях, для машин ввоза, тягачей и даже для тракторов; за границей уже появились тракторы с резиновыми шинами вместо металлических колес.

А. Галенек

ТЕХНИКА, помноженная на ЭНТУЗИАЗМ

АВТОДОРОВЦЫ РККА НА МАНЕВРАХ

Ворота казармы Н-ской дивизии выпустили сводный авто-мото-вело-отряд Автотора под бодрый марш.

Впереди — ведущая машина. В ней командир отряда.

За машинными следуют мотоциклы. Легкие, подвижные велосипеды замыкают отряд. Тяжелая артиллерия, объединенная в бронетанковый взвод, пойдет позже. И совсем в обозе продефилирует кухня, санитарная и агитационная машины.

У автоторовского отряда в первый день похода важное задание: разведка противника.

Если в прошлом году военизированный авто-мото-отряд Автотора принимал участие в осенних маневрах РККА исключительно как средство связи, то в нынешнюю осеннюю тактическую учебу автоторовские организации включились совсем по-иному.

Предоставив, как и в прошлом году, достаточно мощный отряд связи главному руководству, Автотор организовал также мото-механизированный отряд, действующий как самостоятельная боевая единица на «синей» стороне.

По характеру своей работы отряд был кинут на самые передовые позиции.

Едущий в первой машине командир отряда волнуется, хотя внешне спокоен, непрерывно оборачивается назад, сигнализирует.

Поднятая вверх рука останавливает всю колонну.

На первом этапе пути головной отряд насыпывает дорогу, ведет машину как бы на поводу.

Частые привалы. Надо привыкать маскироваться.

Призал перед ответственной операцией. Командиры впились глазами в карты, щупают местность, строят предположения о местонахождении противника.

Местное население всюду гостеприимно и радушно.

Организовано, быстро вырастает на одном из привалов колхозный лагек. Молоко, сме-

тана, творог текут в красноармейские котелки и фляги. Кружатся набитые яблоками карманы шинелей. Колхозная торговля и кооперация не подкачали.

На привалах ведется политмассовая работа. Всех охватила горячка социалистического соревнования; каждый привал знаменуется новыми договорами между ротами, взводами, отдельными бойцами. По одной мотороте заключено 33 индивидуальных, 18 внутриротных и 1 общий договор с бронетанковым взводом. То же самое и по другим взводам. Весь отряд в целом соревнуется с автоторовским отрядом связи при штабе руководства.

Выпускаем ильичевку. Собираем материал для печатного боевого листка. Беседуем с местным населением о хозяйственной жизни колхоза, достижениях и нуждах.

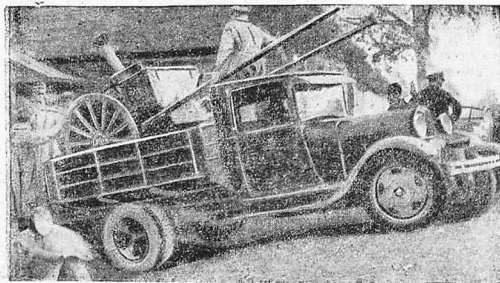
Удовлетворенно отмечаем цифры выполнения: по мясозаготовкам — 100%, по техническим культурам и селу — 100%, по ржи — 95%.

И всюду автоторовец — неутомимый агитатор за идеи общества, за пополнение его новыми членами. Организовали автоторовский коллектив в одной из красноармейских частей. В одном колхозе комсомолы заканчивали свежую стенную газету, им тут же передали венковскую заметку о роли и значении Автотора в обороне СССР.

Агитмашина хоть и плетется в обозе, но объявляет о себе прибывшим лозунгом, всюду оставляет заметные следы своего пребывания в виде разорванных плакатов, листовок и газет.

Фотожурки ловят в объектив все достойное внимания.

Из отдельных лиц замечателен седобородый старик, неутомимо шныряющий в роли посредника. Старший член Автотора, Василий Григорьевич Скрипников, рабочий-ударник, токарь по металлу, инструктор по токарному делу в школе ФЭС, он, несмотря на 64 года, неутомимо включается во все автоторовские кампании и проводит свою работу наилучшим образом. На маневрах он участвует 4-й раз.



Погрузка походной кухни для автоторовского отряда

Фото автора



Старик-автодоровец—участник маневров

Фото автора

Показательный старик! Свидетельство молодости и жизнеспособности людей нашей страны.

Последний привал на ночевку после напряженного первого дня. Пристраивают полученные машины на ночь. Машины и люди должны отдохнуть. Завтра день решительных действий и ночь полна тревожных приготовлений.

Низкая русская изба, угарная от копоти и папиросного дыма. Военный совет в разгаре. На утро бой. Оживлены, но бледны от усталости лица командиров.

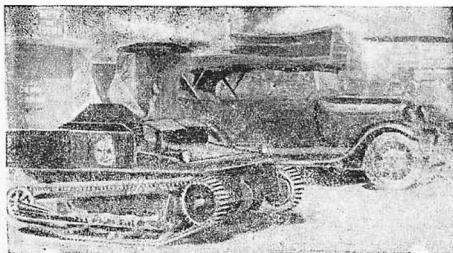
Распределяются обязанности и назначения.

Завтра решительная встреча с «врагом», с дружественным противником, с которым предстоит совместное освоение военной техники для борьбы за каждую пядь социалистического Отечества.

Автодор должен доказать свою полную боевую готовность. И он ее доказал во все дни горячей работы.

Уголок Автодора на маневрах

Фото автора



Но дадим слово посреднику, руководящему работой: «По трудным дорогам бойцы шли, не боясь усталости, настойчиво рвались вперед; это именно то, чего требует тактика мото-механических частей... несмотря на слабую материальную часть, машины все время были на ходу... каждый водитель бережет машину, овладел техникой владения и, главное, с большевистской настойчивостью стремится принять участие в учении».

Вот пример большевистской настойчивости — водитель самой худшей разбитой машины ни разу не выбыл из строя, заболевший командир взвода не покинул своих бойцов и с температурой в 39° вел командование.

И так, соревнуясь друг с другом, пренебрегая трудностями и усталостью, каждый делал максимум возможного.

В выбоинах и бездонных колеях дороги часто застревали машины. Дорога представляла громадный безобразный счет всем ответственным за нее организациям и населению. Машины часто бывали в плену... у дороги.

Но когда дожда не было, несясь в клубах пыли, как бы прикрытые дымовой завесой, машины всюду поспевали.

Настойчивость и вседушежность автодоровского отряда дала ему возможность выполнить самые трудные операции: разведка, наступление, отрез отступления противника. Благодаря умелому командованию правильно использовалась местность.

Конечно, бывали и заскоки, случались провалы, не только в выбоинах дорог. Нет еще полного освоения современной техники; военные задания не всегда глубоко осознаются каждым отдельным бойцом. В Н-м селе моторота, остановившись на отдых, не выставила охранения и была атакована противником. Не всегда бойцы знали конечную цель разведки.

Но недочеты покрыты энтузиазмом. И Автодор, по общему признанию руководства, показал себя крепкой, настойчивой организацией. Мы не хотим войны, но всегда сможем дать отпор капиталистическим хищникам.

Пересев с мирного трактора, мирной машины на боевую, мы должны не только уметь владеть мотором, но и знать куда, как и зачем вести машину.

Этим знанием, помноженным на энтузиазм, должен стать каждый автодоровец.

Л. Бать

ТАНКИ В МИРОВУЮ ВОЙНУ
1914 — 1917 ГОДОВ

Прежде чем давать обзор состояния моторизованных частей и их применения в современных армиях, необходимо сделать хотя бы небольшую экскурсию в прошлое с тем, чтобы иметь перед собой ясную картину эволюции механизации современных вооруженных сил.

Уже в конце 1916 г. у англичан возникла мысль о необходимости применения для атаки противника танков в большом количестве. К этому времени на вооружении английской армии был танк марки «М—». Танк весил около 20 т, обладал скоростью на поле боя 2—4 км, был вооружен 3 пулеметами и 2 пушками, команда его была 8 человек. Танк был малоподвижен, условия ведения огня из него были трудны, но все же он мог уже выполнять задачи прорыва сильных укрепленных позиций немцев. Первые большие танковые бои произошли осенью 1917 г. под Камбре, когда общее число танков, принимавших одновременное участие в бою, достигло 476 единиц. Такое массовое применение танков было первым боевым испытанием нового средства борьбы, давшего решительный перевес английской армии при атаке ею германских позиций. Бои у Камбре продолжались в течение 4 дней. Танки были введены одновременно на участке около 10 км по фронту. Танковая атака велась несколькими волнами, пехота шла плечо о плечо с танками, артиллерия прикрывала танки подвижным огнем валам. Танки прорвали оборонительную позицию немцев, немецкая пехота была смята, эффект танковой атаки как будто был полный.

Все же англичане решительного успеха не получили. Прорыв немцев был ликвидирован. Танки были отведены в глубокий тыл. Одна из причин неудавшейся атаки заключалась в

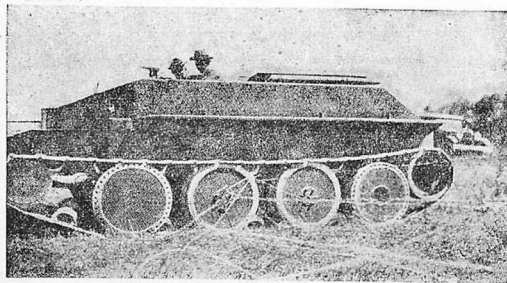
том, что в резерве английской командования не было запаса танков, который они могли бы бросить взамен выбывших из строя в четырехдневных боях. Это первое массовое применение танков показало, что на сцену выступил новый вид оружия, способный без артиллерийской подготовки прорывать сильные укрепленные позиции, наносить громадные потери противнику.

На основе опыта боев у Камбре англичане и французы приступили к дальнейшему улучшению как конструкции самого танка, так и методов применения танковых соединений. В августе 1918 г. произошло сражение у Амьен, в котором количество участвующих танков было доведено до 600 штук. Танки бросились в атаку без артиллерийской подготовки и вскоре захватили все линии противника. Англичане захватили в течение одного дня около 16 тыс. пленных и 200 орудий. Также как и в бою у Камбре танков в резерве не было. На второй день боя в строю остается 145 танков. К концу третьего дня атака англичан затихает. А затем немцам удается восстановить свое положение.

Бои у Камбре и у Амьен со всей очевидностью показали преимущество той армии, на стороне которой принимают участие танковые массы. Немецкий генерал Людендорф в своих воспоминаниях день 8 августа 1918 г. (первый день сражения у Амьен) называет «черным днем» немецкой армии.

Немцы не смогли ввести на вооружение своей армии большого количества танков. Понятно, не это явилось причиной разгрома немецкой армии. Но все же танки сыграли значительную роль на полях сражений в 1914—1918 годах.

В планах войны на 1919 г. союзники преду-

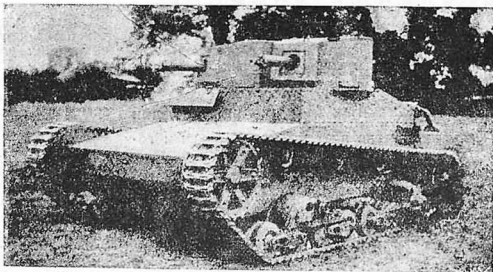


Колесо гусеничный танк
«Кристи» (САСШ)

Фото из книги немецкого
проф. Ф. Гайля «Танки»

Легкий шеститонный танк «Виккерс» (Англия).

Фото из книги немецкого
проф. Ф. Гайля «Танки»



сматривали создание чуть ли не тысячи танковых батальонов, доведя число танков до 30 тысяч.

Хотя эти планы не были осуществлены, но они показывают тенденцию в развитии механизации современных вооруженных сил.

Гражданская война

Опыт гражданской войны по применению танков очень небольшой. В белых армиях Юденича и Врангеля танки насчитывались единицами и имели некоторый успех лишь в начале, пока наши красноармейцы к ним не привыкли и не научились с ними бороться. В конце концов все танки белых были захвачены частями Красной армии.

До 1922 г. мы наблюдаем некоторое «затишье» в области танкостроения, но наличие мощной автотракторной промышленности в Североамериканских соседних штатах, в Англии, Франции позволило уже совершенно по-иному подойти к вопросу механизации армий главнейших империалистических государств.

На английских маневрах 1923 г. появляется впервые танк «Виккерс», показавший отличные боевые качества.

В 1925 г. наряду с танками в строй вводятся танкетки типа «Карден-Ллойд», специальные транспортеры «Дрегон», штабные машины повышенной проходимости, моторизованная и механизированная артиллерия и т. д.

К этому же времени со всей четкостью в той же Англии вывешается теория Фуллера, охватывающая всесторонне ряд вопросов механизации и моторизации армии.

В своем труде «О будущей войне» Фуллер выдвинул ряд очень интересных вопросов. Он приводит ряд доказательств, обоснованных цифровыми расчетами, что «танк экономит людей», доказывая, что в тех боях, где принимали участие танки, потери в людях были значительно меньше, нежели в боях, где танков не было. Далее Фуллер говорит, что «танк экономит время», сокращая продолжительность атак. Фуллер доказывает, что «танк экономит деньги» и «экономит транспортные средства».

Стоимость одного танка в мировую войну равнялась стоимости одной тысячи снарядов. Для подвоза на фронт массы снарядов требо-

вались сотни поездов или тысячи автогрузовиков. Благодаря танкам, введенным в бой, экономятся и расход снарядов и транспортные средства.

В таком же духе Фуллер приводит еще ряд доказательств в защиту своей теории о механизации современных армий в широком масштабе.

Несмотря на весь скептицизм, которым были встречены на первых порах в английской армии идеи Фуллера, мы видим, что в последние годы Англия идет в первых рядах стран, оснащающих свою армию современными мото-механизированными средствами.

Мы ютадем себе ясный отчет в том, что не голые танки решают успех в бою. Подобная вульгаризация ничего кроме вреда не может принести. Но мы должны считаться с тем обстоятельством, что мотор совершенно по-иному ставит вопрос оперативно-тактического использования армий, организации и вооружения войск.

Энгельс в своем труде «Развитие военного искусства в эпоху капитализма» писал: «Ничто не зависит в такой степени от экономических условий как армия и флот. Вооружение, состав, организация, тактика и стратегия зависят прежде всего от достигнутой в данный момент ступени производства и от путей сообщения».

Изучая вопросы механизации армии и современные военные идеи, мы должны постоянно помнить сказанные Энгельсом слова, блестяще подтвержденные и последней мировой войной.

Идеи Фуллера нашли широкий отклик почти во всех армиях империалистических государств. Увлечение мотором было так велико, что появились предложения о создании «надежной» малочисленной, сплошь бронированной армии, которой можно было бы поручать выполнять любую задачу как внутри государства, так и вне, особенно в колониях.

Буржуазия боится массовых армий, в конце концов вступающих в конфликт с капиталистическим государством. Вот почему возникают мысли о создании фашистских бронированных «рыцарей», «способных в кратчайшее время достигнуть поставленных целей. Фантастичность подобных мыслей очевидна.

Будущая война — война массовых армий, и буржуазии от этого не уйти.

Мы не можем более подробно остановиться на изложении существующих теорий в области механизации армий и ограничиваемся лишь тем, что приводим схему основных положений Фуллера.

Типы современных боевых машин. Танки

Эволюция танка идет быстро. С каждым годом являются все новые и новые образцы.

В данное время выявились три типа танков — легкие, средние и тяжелые.

Легкие танки (вес 6—8 т) назначаются для сопровождения пехоты, в разведке, при преследовании; средние танки (вес 15—18 т) назначаются для действий по прорыву укрепленных позиций противника; тяжелые танки (вес 30 и выше т) применяются для прорыва сильно укрепленных полос противника в условиях позиционной войны.

В последние годы в конструкции танков достигнут ряд улучшений в отношении скорости, подвижности, бронирования и вооружения. Особое внимание обращается на устройство двигателя танка, его гусеницы. У современного танка гусеница выдерживает работу до 4—5 тыс. км. Одновременно с гусеничными танками на сцену появляются колесно-гусеничные танки, способные двигаться по дорогам на колесах, а затем переходить, в случае надобности, на гусеницы для действия вне дорог. Такая конструкция танка дает возможность увеличить оперативную подвижность танкового соединения, так как подобные танки не нужно грузить на платформы и перевозить по железной дороге. Они сами способны быстро, со скоростью до 60—70 км в час по хорошей дороге переброситься в тот или иной район. Переход на гусеницы и обратно на колеса измеряется несколькими десятками минут.

Облавец такого танка имеется в армии САШ — это танк «Кристи».

Улучшается и броня танков, хотя в этой области техника делает очень медленные успехи. Во всяком случае современные мощные моторы позволяют иметь на танке более толстую броню, чем это было раньше.

Правда, «спор» между броней и противотанковым оружием не разрешен. Как только появляется улучшенная броня, вслед за этим появляется и оружие (пулемет, пушки), способное пробить эту броню.

В данное время пока выявились две точки зрения на вооружение танка.

Французы под влиянием опыта позиционной войны придерживаются того взгляда, что танки должны иметь прочную броню, защищающую хотя бы от крупнокалиберных пулеметов.

Французский танк образца 1927 г. имеет толщину брони 30 мм (усиление брони идет за счет уменьшения скорости).

Англичане, наоборот, предпочитают за счет уменьшения веса танка, а значит и за счет уменьшения толщины брони, увеличить скорость танка, его подвижность. Подобная конструкция танков обеспечивает создание быстрых, маневренных танковых соединений, способных решать широкие оперативные, самостоятельные задачи.

Вооружение танков за последние годы тоже улучшилось в значительной степени. На танках появляются мелкокалиберные и крупнокалиберные пулеметы и пушки (калибр от 20 до 70 мм).

Усовершенствовались способы стрельбы, а также условия наблюдения из танка. Наиболее уязвимым местом у танка являются щели, через которые смотрят водитель и пулеметчик. Удалось устроить специальное приспособление «стробескоп», через которое можно наблюдать вполне безопасно.

Недавно разрешена и проблема плавающего танка — «амфибии». Плавающий танк позволит организовать быстрое преодоление речных преград, наводку мостов, устройство переправ.

Таким образом мы подошли к выводу, что современный танк, обладающий мощным мотором, быстротой, надежным вооружением и броней, является могучим средством борьбы, резко изменившим способы применения войск — тактику ведения современного боя.

А. Гречанин

СОВЕТСКАЯ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ СТРОИТ САМОЛЕТ-ГИГАНТ „МАКСИМ ГОРЬКИЙ“

Начата в дни сорокалетнего юбилея М. Горького кампания за постройку многомоторного агитационного самолета имени великого proletарского писателя развернулась с необычайным размахом и широтой. Уже в первые две недели кампании трудящимися Союза было собрано на самолет свыше 800 тыс. рублей.

5 октября сего года в Московском аэропорте состоялась первое организационное заседание общественного комитета по постройке многомоторного агитационного самолета «Максим Горький».

Председатель Всесоюзного комитета по постройке самолета-гиганта т. Мих. Кольцов в своей речи подчеркнул, что ни сбор денег на самолет, ни сама постройка его не являются конечными целями инициаторов данного начинания.

Постройка гигантского самолета-агитатора должна стать базой обновления и реконструкции методов всей нашей агитации и массовой политической работы в применении к высокой технической ступени, на которую сейчас становится наша страна.

Для руководства оперативной работой Всесоюзного комитета выделен президиум в следующем составе:

Тов. Мих. Кольцов (председатель), Л. Алксник, Я. Авельт, П. Баранов, В. Бубеккин, А. Гольцман, И. Гроцкий, А. Гусев, Я. Голецкий, Е. Зозуля, Л. Мехлис, И. Магидов, В. Мейерхольд, Г. Прокофьев, А. Туполов, И. Фельдман, А. Халатов, Н. Харламов, Р. Эйдман и секретари комитета — С. Абольников и И. Медников.

НАДО БОРОТЬСЯ ЗА ДАЛЬНЕЙШЕЕ УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА АМОВСКИХ ГРУЗОВИКОВ

23 сентября закончилась общезаводская конференция по качеству продукции завода им. Сталина.

В отличие от конференции, организованной в июне Автотором, здесь присутствовал весь треугольник завода, работники цехов и представители заводов-поставщиков.

Основное внимание завод уделяет приемке материалов, технологическим процессам, борьбе с браком в производстве, количественному выпуску и удешевлению машин.

Темпы совершенствования машин на заводе еще недостаточны. Прошло около года с тех пор, как первые машины сошли с конвейера, в них были обнаружены недостатки, в том числе и конструктивного порядка, о которых немедленно стало известно на заводе.

Об этих недостатках неоднократно сообщали эксплоатирующие организации, о них сигнализировала и конференция, проведенная Автотором.

Между тем эти недостатки все еще существуют, несмотря на то, что устранение их не связано с трудностями серьезного порядка. Например: нет кожухов под мотор, нет воздухоочистителей, гидротормоза не надежны.

Передние рессоры жестки, неудобна посадка в кабине, туго выключается сцепление, недоступна регулировка задних тормозов, ломаются кронштейны передних крыльев, выхлопскивается бензин из-под пробки бензобака, нижняя коробка радиатора дает трещины.

Если большинство перечисленных дефектов завод обещал и обещает устранить в ближайшее время, то в отношении жесткости передних рессор, неудобной посадки, туго выключения сцепления и недоступности регулировки тормозов — ничего не предпринимается.

Между тем устранение последних двух дефектов никаким затруднений не представляет. Еще в 1931 году профессор Чудаков предло-

жил ослабить пружины сцепления. Его расчеты получили полное подтверждение на опытной машине. Однако неизвестно почему это мероприятие в жизнь не проводится, как и устройство простейших замков под болты для удобства регулировки задних тормозов, предложенное работниками гаража ЦИКа, тоже в 1931 г.

В прениях не выступали представители экспериментального отдела, тогда как вопросы качества и совершенствования типов невозможно отделять от экспериментальной работы. Это отмечалось на конференции Автотора, об этом конкретно писали в заводской прессе лучшие конструкторы завода и все-таки этому участку не уделяется должного внимания.

В заключение о подотделе качества, работники которого также не участвовали в прениях. Подотдел качества встречает немало затруднений, и отмеченные выше ненормальности должны быть в значительной мере отнесены за счет его недостаточной активной работы.

По этой же причине уже больше месяца машины сдаются с завода без инструкции по уходу. То же в отношении разработки положений о гарантии, которая согласно приказа ВАТО распространяется на продукцию завода. Положение до сих пор не уточнено, и потребитель не знает в каких случаях он вправе обращаться на завод с претензией, отчего зачастую происходят простои машин в автомобильных.

Завод им. Сталина победоносно справляется со всеми трудностями и нет никаких сомнений, что дело совершенствования типа автомобилей будет поставлено на должную высоту, также как и внимательное отношение к запросам потребителя.

М. Андриевский

НЕМЕЦКИЙ О СОВЕТСКОЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ „МОТОР“ И ПЛАНАХ ФАШИСТОВ

В последнем (сентябрьском) номере журнала «Мотор» помещена статья об автомобилизации СССР, письмо из Москвы и... сообщение национал-социалистов об их планах в области автодорожного дела в Германии.

Сведения об автомобилизации СССР, привнесенные во внимание ее темпы, сильно устарели. Например, о работе Нижегородского завода сказано лишь, что выпуск машин только предполагается. Попутно вставлено ехидное замечание о «невыполнении гигантских планов» автомобилизации Советского союза. Одновременно делаются еще несколько подобных же пессимистических замечаний.

В письме из Москвы подробно разбирается вопрос о возможности приобретения отдельными трудящимися СССР своего автомобиля.

Автор уделяет особое внимание о-ву Авто-

дор, упоминая его огромную роль в деле автомобилизации СССР.

О третьей лотерее Автотора сказано следующее: «Это сделано действительно великолепно. Билеты лотереи покупаются населением очень охотно. Даже в Америке такая большая лотерея была бы невозможна. Средства, которые даст лотерея, служат исключительно для содействия автодорожному делу в СССР».

Дальше идет сообщение национал-социалистов об их планах относительно реконструкции транспортного дела в Германии. Бросив несколько обычных антисемитских замечаний, национал-социалисты намекают на полный переход всех средств сообщения «в руки государства». Какие руки здесь подразумеваются — советскому читателю понятно.

Ю. Д.

Ремонт в гаражных условиях

Испытание слабины подшипников приспособлением с индикатором

Производить подтяжку стучащего подшипника без разборки двигателя в гаражах, не имеющих приспособления, указанного на рис. 1, не рекомендуется. Возможная чрезмерная натяжка одного подшипника приводит к небалансированному сопротивлению и напряжению на соседние подшипники, вызывая в них стук.

Приспособление состоит из намагниченной дуги и прикрепленного к ней индикатора 1 (рис. 1). Циферблат калибра разделен на 100 делений, из которых каждые 10 отделений пронумерованы, причем каждое из них соответствует одной тысячной дюйма.

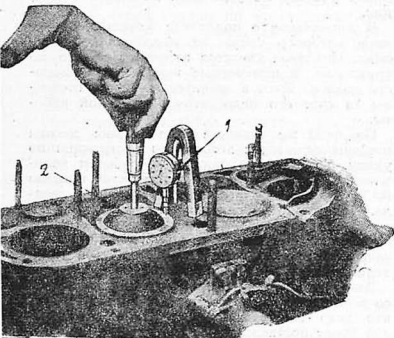


Рис. 1.

Посредством набора шестеренок внутри индикатора малейшее поднятие стержня вверх заставляет стрелку двигаться по циферблату, и, чтобы соответствовать укрупненным делениям на циферблате, каждая тысячная часть дюйма увеличивается в соответствующее количество раз.

Испытание производится так: намагниченная дуга ставится на блок (после снятия головки)

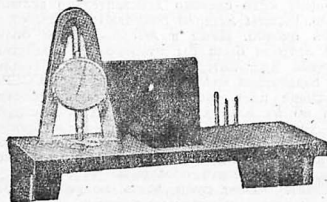


Рис. 2.

около поршня так, чтобы острие стержня индикатора стояло на поршне, а стрелка на нуле. Резиновым приспособом 2 схватывается поршень, поднимается вверх и опускается вниз. Стрелка индикатора с чувствительностью до 0,010" показывает на циферблате размер слабины шатунного подшипника.

Подшипник, показывающий по поршню игру в 0,004" и более, необходимо подтянуть.

Таким способом должны быть проверены и отрегулированы все подшипники.

Из подшипников, показывающих слабины более нормальной, следует изъять прокладку толщиной, равной излишкам. Измерение толщины прокладки производится тем же приспособлением (см. рис. 2).

Если после удаления соответствующей прокладки между половинками подшипника показатели слабины по поршню окажутся более нормальных размеров, эту слабину надо отнести к поршневому пальцу.

Распределение

Часто после пробега автомобиля сверх 40 тыс. км в распределительной коробке двигателя появляются шумы сносившихся зубцов распределительных шестеренок. Поэтому при ремонте двигателя шестеренки должны быть проверены зубомером. Нормальный зазор между



Рис. 3.

зубьями шестеренок считается 0,002". При выработке зубьев, доходящей до 0,010" зазора в распределительных шестеренках происходят шумы, а в газораспределении — несвоевременное открытие и закрытие клапанов.

Для избежания этого следует заменить обе или в крайнем случае (временно) одну распределительную шестеренку новой. Если обе шестеренки изготовлены из равнокачественного

материала, предпочтительнее произвести замену шестеренки, стоящей на коленчатом валу, так как в этом случае она изнашивается скорее уже по одному тому, что имеет вдвое большее вращение по сравнению с шестеренкой, посаженной на распределительном валке.

Для быстроты и удобства снятия распределительной шестеренки, в каком бы положении мотор ни находился, необходимо для избежания повреждения шестеренки или вала иметь сэмник, показанный на рис. 3. Такой

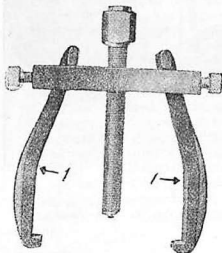


Рис. 4.

сэмник может быть сделан средствами каждого гаража, с утилизацией для этой цели старых болтов и гаек, которыми изобилуют даже незначительные автохозяйства; конус сэмника можно заплить в тисках, так как точности от него не требуется.

Пользуясь случаем, не лишне познакомить читателей с одним «универсальным» сэмником, изображенным на рис. 4. Он может быть использован для снятия разных шестеренок, подшипников всевозможных размеров и пр. Зацепы 1 должны быть откованы из стали. Все прочее для сэмника может сделать слесарь пятого разряда.

Возвращаясь к стукам в распределительной коробке, надо сказать, что иногда стуки, появляющиеся в двигателе, трудно распознаются даже опытным механиком. Нередки случаи, когда стуки получившего долевое хождение кулачкового валика о крышку распределительной коробки принимались за стуки в первом цилиндре двигателя. В таких случаях обычно доходят до того, что снимают головку цилиндров и отнимают нижнюю часть картера. Только после того как эта разборка двигателя приводит к убеждению, что в подшипниках и поршнях все обстоит благополучно, дальнейшие поиски приводят к распределительной коробке, и стук обнаруживается в выработанном кольцевом утолщении, имеющемся на шестеренке кулачкового валика, которым она управляет в переднюю крышку распределительной коробки. При сработке этого утолщения распределительный валок получает долевое хождение и периодически стучит о крышку распределительной коробки.

Для устранения этого явления на конец распределительного валика, под гайку, затягивающую шестерню, ставится шайба соответствующей толщины с тем, чтобы долевое хождение валика было не более 0,05 мм.

Поршень. Кольца и валик

Для того чтобы добиться максимальной работоспособности двигателя, необходимо обратить особое внимание на качество поршневых колец. Независимо от прочих качеств и расстановки замков поршневых колец, каждое кольцо должно иметь давление на стенки цилиндра в размере 4 кг.

Проверка этого давления производится специальным индикатором. При отсутствии индикатора он может быть с успехами заменен гирей весом в 4 кг. Испытание под тяжестью гири производится следующим путем. Тяжесть в 4 кг подвешивается на шнурке к верхней части поршневого кольца так, чтобы к шнурку, проходящему через центр, радиус, идущий от замка кольца, стоял перпендикулярно, а стянутое кольцо получило в замке зазор, равный 0,006".

При подгонке поршневых колец по цилиндру, бывшему в работе, кольца следует примерять в месте цилиндра ближе к пятке, так как цилиндры у камеры сжатия изнашиваются больше.

При правильном диаметре цилиндра в верхних кольцах устанавливается зазор в 0,010", а в нижнем кольце — 0,008". Это производится вследствие того, что верхняя часть поршня с кольцами сильнее нагревается и, следовательно, больше расширяется. Поэтому и наружный диаметр верхней части поршня должен быть на 0,015" меньше нижней части поршня, как это видно из рис. 5.

Для сборки шатуна с поршнем, при посадке поршневого пальца, употребляется прибор «Вильсона» с электроподогревателем, нагреваемый двумя 500-ваттными элементами. Для того чтобы можно было вставить палец без особых усилий, поршень подогревается в течение одной минуты.

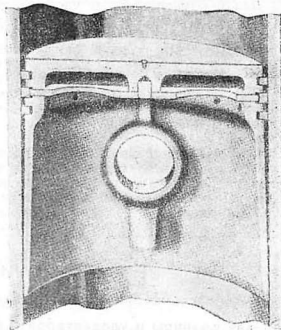


Рис. 5.

Но этот импортный прибор с успехом может быть заменен следующим простым способом: надо спустить поршень в кипящую воду. Здесь от нагрева он расширится вместе с отверстиями для пальца. В эти отверстия после протирки их вталкивается рукой поршневым пальцем со стопорным кольцом, смазанные маслом.

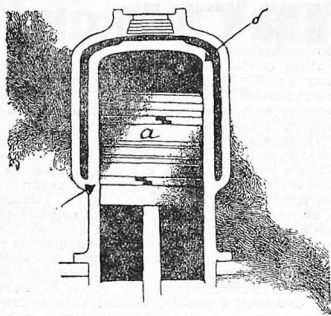


Рис. 6.

Окончательная сборка двигателя

Перед сборкой двигателя должна быть строго выверена правильность шатуна и точность сборки шатуна с поршнем и подшипниками (См. статью «Ремонт в гаражных условиях», «За Рулем», № 12).

Сборка без такой проверки может привести к неправильному положению поршня в цилиндре, как указано на рис. 6. Это уменьшает мощность двигателя, увеличивает расход горючего, пропускает газы в картер, отражается на качестве масла, нарушает уравновешенность работы двигателя и в некоторых случаях грозит проломом стенки цилиндра у камеры сжатия «б» (рис. 6).

Для продуктивности и удобства работы при сборке двигателя надо иметь передвижной металлический стэнд, как указано на рис. 7.

Изготовление такого стэнда может быть произведено средствами любого гаража из обрезков углового железа и водопроводных труб.

Имея очень маленький габарит, этот стэнд кроме того дает возможность подхода к двигателю в процессе монтажа со всех шести сторон.

После окончательной сборки двигателя, присоединения к нему сцепления и коробки передач, на том же самом стэнде один рабочий перекатывает весь двигатель к месту установки его на раму.

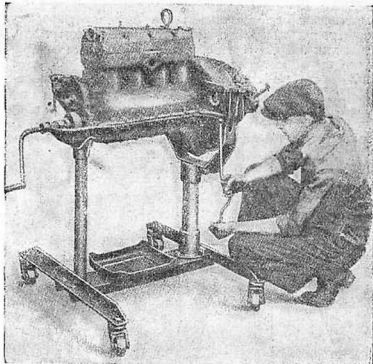


Рис. 7.

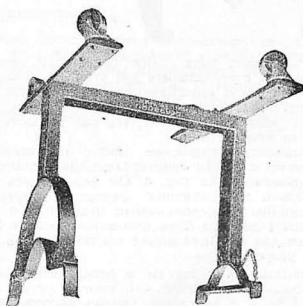


Рис. 8.

На рис. 8 приведен еще более простой и доступный в изготовлении передвижной стэнд для монтажа двигателя «Форд» вместе со сцеплением и коробкой передач.

Инж. С. Нотов

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

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

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

Береги аккумулятор!

1. Общее назначение аккумулятора и его особенность¹

Аккумулятор у большинства наших машин (АМО, Форд) является первичисточником электрической энергии для работы мотора. Неправлен аккумулятор — не заведешь мотора.

Отличие аккумулятора от других приборов мотора в том, что он молчаливо переносит любое безобразное и технически недопустимое с ним обращение. Он не издает никаких внешних признаков своего возмущения, но молчаливо и неожиданно отказывается работать.

Многие авто-мотоработники объясняют такое поведение аккумулятора так: сил нет... стар стал... не принимает зарядку.

Разберем интересный вопрос «молодости» и «старости» аккумулятора.

Мы имеем много лет опыта по работе с машинами, на которых имеются аккумуляторы (в частности Форд), и вывели заключение, что «старость» аккумулятора наступает при средней его эксплуатации и уходе через 3—5 лет.

2. Отчего происходят рассыпания и надрывания

Причин преждевременной старости аккумулятора слишком много. Для большей ясности мы разберем наиболее характерные причины, от которых происходит «рассыпание». Мы не собираемся приводить здесь такие данные как незакрепление аккумулятора при езде. Мы желаем показать причины, которые сразу в глаза не бросаются.

Часто бывает так, что аккумулятор наполняется электролитом, который составлен малоопытным лицом, кислота не чистая, аккумуляторная плотность электролита взята «на глазок», — то и другое разрушает пластины.

Силу зарядного тока берут часто не по назначению для данного аккумулятора, а в двойном, а то и в тройном количестве. В результате самообман — аккумулятор в двое быстрее закипает (признаки достаточности зарядки), но на самом деле он не заряжен.

Часто заводят мотор стартером, не приготовив его к заводке; в результате вместо того, чтобы завести мотор коротким нажимом на кнопку, вращают стартером, пока аккумулятор не откажется работать.

Кроме всего вышесказанного не обращают внимания на то, что пластины не покрыты электролитом, между тем они быстро от этого коробятся.

Очень важно постоянно следить за разрядкой аккумулятора. Если напряжение 6-вольтового аккумулятора дойдет до 5,4 вольт, а 12-вольтового — до 10,8 и не будут приняты меры к подзарядке, то в дальнейшем аккумулятор будет саморазряжаться. Примеров порчи много, но если избегать даже только перечисленных, то и это будет уже достаточной гарантией, что жизнь аккумулятора продлится.

3. Можно ли ремонтировать аккумулятор и где ремонтировать

Отказ аккумулятора в работе не свидетельствует еще о его полной негодности. Аккумулятор в умелых руках из очень плохого состояния может выйти вполне пригодным.

Нам приходилось встречаться в мастерских с такими случаями, когда электротехник, разобрав аккумулятор и обнаружив на пластинках налет в виде белой пленки (серно-кислый свинец), выбрасывает эти пластины, между тем как этот налет можно устранить путем длительной перезарядки уменьшенным наполовину зарядным током (если нормально аккумулятор Форд заряжается силой тока $4\frac{1}{2}$ амп., то уменьшенный будет 2 амп.), заряжая двое суток вместо одних при нормальной зарядке.

После зарядки разряжают и затем снова заряжают, пока цвет пластины не будет доведен до нормального вида, — это будет признаком их исправности. Этот способ не исчерпывает все случаи, приходится применять и другие.

Приходится также наблюдать в аккумуляторной мастерской, что группы пластин из разобраных аккумуляторов валяются на полу в ожидании ремонта банок; их никто не считает нужным поставить в серный раствор. Между тем на воздухе пластины портятся. Особенно бояться воздуха отрицательные пластины.

Аккумулятор для нормальной работы требует немного, это в основном следующее:

1. Новый аккумулятор нужно правильно по инструкции завода зарядить (соответствующая плотность электролита, предварительная наливка его часа за 4 до зарядки, соответствующая сила зарядного тока и чистка аккумуляторной кислоты).

2. Не злоупотреблять стартером (не заводить стартером холодный мотор зимой и не перегревать к заводке вообще).

3. Не допускать разряда ниже нормально допустимого, обращая внимание на накал лампочек (если нет вольтметра).

4. Держать постоянно пластины покрытыми сверху электролитом, подливая при малом уровне не электролит, а дистиллированную воду. Следить, чтобы электролит был постоянно надлежащей плотности. Если электролит слабой плотности, аккумулятор требует зарядки.

5. Держать все контакты плотно прижатыми и чистыми, особенно контакты динамо-аккумулятора; если эти контакты будут неплотно прижаты или окислены, будут перегорать лампочки, и аккумулятор не будет нормально заряжаться.

6. Если машина становится в консервацию, аккумулятор лучше хранить в сухом виде (конечно сначала нужно зарядить, вылить электролит, прополоскать дистиллированной водой и затем наполненный водой поставить в отапливаемом помещении на хранение).

7. Не лезть никогда в аккумулятор металлическими предметами.

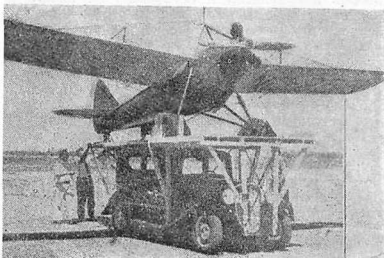
Клевченков

¹ Мы имеем в виду свинцовые аккумуляторы.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

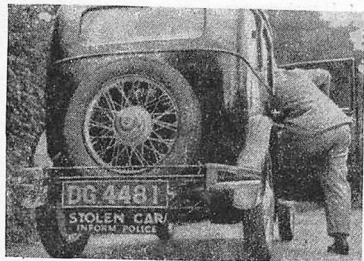
АВТОМОБИЛЬ НА ПОМОЩЬ САМОЛЕТУ

Опыты по под'ему самолетов с движущегося автомобиля производились уже давно. Теперь в Лос-Анжелосе (САСШ) сконструиро-



вана такая катапульта, устанавливаемая на автомобиле, с которой самолет отрывается после пробега около 90 м. на скорости 65 км в час.

АВТОМОБИЛЬ УКРАДЕН!

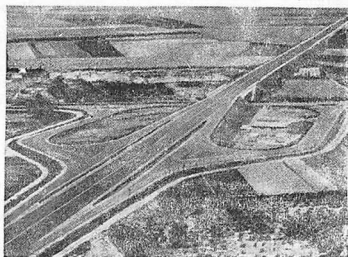


Новый тип устройства, предохраняющего от кражи, введен в Америке. Уходя от автомобиля, владелец поворачивает особый выключатель. Если вор пустит машину в ход, то из-за номерной доски опускается дощечка с надписью: «Автомобиль украден! Сообщите полицию».

ОБРАЗЦОВАЯ АВТОДОРОГА

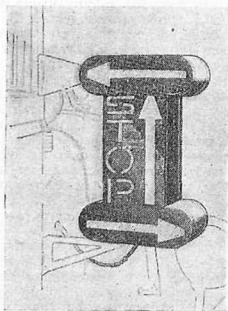
Мы уже писали в «За рулем» № 8 за 1932 г. об «автомобильной» дороге между Кельном и Бонном в Германии. Теперь эта дорога закон-

чена и являет собой интересный образец дорожно-строительной техники. Протяжение дороги 20,6 км. Ширина — 16 м. Дорога рассчитана на скорость движения по ней 120 км в час. Особое внимание уделено безопасности движения. Повороты и перекаты машины проходят совершенно плавно. Ночью дорога интенсивно освещается прожекторами. Единственный по всей линии дороги перекресток выполнен так, что машина может как угодно переменить направление, не мешая движению и не пересекая пути других машин. Дорога залита гудроном.



На фото — общий вид дороги в месте ее пересечения с дорогой в Веселинг. Отчетливо видны отводные пути.

НОВЫЙ УКАЗАТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ



Прямо! Стоп! Налево! Направо! — эти четыре сигнала объединены в одном сигнализаторе, выпущенном в Англии.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

СИЛЬНЕЙШИЙ ДИЗЕЛЬ-ГРУЗОВИК

Немецкая фирма МАН выпустила шестиколесный грузовик с дизель-мотором в 140 л. с. Данные мотора следующие: объем—16,6 л, диаметр цилиндра—140 мм, ход поршня—180 мм. Цилиндры отлиты в один блок. Это — сильнейший немецкий автомобиль. Шасси очень удобно для автобусов.



ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ГАРАЖ

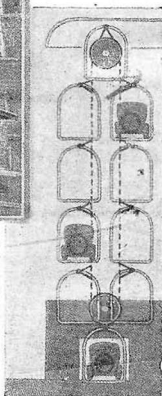
Шесть месяцев работы вертикального гаража, построенного электрической компанией Вестингауза в Чикаго в одном из самых оживленных районов его, полностью доказали его преимущества, — дешевизну постройки, малую площадь, занимаемую им (на площади в 24 кв. м помещается 48 машин), быстроту действия и пр.

Гараж пристроен к 10-этажному зданию, имеет только 1 переднюю стенку и 48 площадок на бесконечной цепи. Все части его металлические. Цепь с площадками приводится в движение 75-сильным двигателем.

Очередная свободная площадка помещается внизу, поджидая очередную машину, которая прямо с улицы везжает на нее. Выйдя из машины, шофер поднимает рукоятку находящегося при входе рычага и из отверстия выпадает ключ с номером площадки и билетик с обозначением времени. Дверцы перед площадкой автоматически захлопываются, она поднимается наверх и на смену ее спускается другая свободная площадка.

Для получения машины, шофер уплачивает в кассу стоимость простоя, после чего кассир вставляет его ключ в одно из 48 отверстий электрического автомата, помещающегося перед ним, и через минуту машина съезжает вниз.

Такие автоматические гаражи проектируются теперь в нескольких американских городах.



РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

жизнь

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИЛА ПЛАН ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Ленинградская область широко развернула работу по использованию трудучастия населения в дорожном строительстве.

Программа доработ на 1 сентября выполнена по области на 99 проц. по физическому объему работ и на 77 проц. по использованию трудучастия населения. Разница между этими двумя цифрами объясняется участием в работах автодорожских и комсомольских организаций и перевыполнением норм выработки населением.

Автодорожцы помимо участия в дорожном строительстве в счет шести дней организуют субботник с массовым выходом не только самих автодорожцев, но и населения.

В ряде районов, помимо посылки бригад в помощь сельсоветов по доведению планов до отдельного селения, колхоза и двора и подготовки к проведению двухмесячника «борьбы с бездорожьем» силами автодорожцев в сельской местности проведено до 150 субботников с участием в них 3543 человека. На этих субботниках проведена планировка 10 км полотна, вырыто 8841 пог. м канав, проведена рассыпка свыше 3 тыс. кубометров песка и гравия, спродфилировано 35400 кв. м полотна, подвезено песка и гравия до 500 кубометров и ряд других работ по разгрузке кустарника, очистке полотна от грязи, прочистке канав, по постройке и ремонту мостов.

В районах области организовано до 500 новых автодорожских ячеек; участки дорог для дальнейшего их содержания закреплены за ячейками. В Мгинском, Волховском, Тосненском и др. районах оформлены райсоветы о-ва Автодора.

В передовых районах — Череповецком, Мяснинском, Островском и др. — помимо участия автодорожцев колхозных ячеек в дорожном строительстве проведена большая работа городскими ячейками Автодора.

Достижения автодорожской общественности по ремонту дорог в этом году очевидны, но есть и теневые стороны в работе некоторых районов. Например, в Бологовском районе автодорожская общественность совершенно не помогает в работе по дорожному строительству, то же самое в Бабаевском, Борисово-Судском и Старорусском районах. Здесь вообще автодорожская организация разваливается, ячейки не работают, руководства из района нет.

Есть случаи, когда и доработники недооценивают значения автодорожских организаций, не желая вовлечь их в практическое участие по дорожному строительству. Начальник Мурманского окрдоора в проводимый первый ударный месячник «борьбы с бездорожьем» заявил, что «он работает самостоятельно и никакой общественности не признает» несмотря на то, что в округе 24 автодорожских ячейки, насчитывающих 1800 членов. Начальник Тосненского райдортранса т. Данилов заявил, что организацией автодорожских ячеек заниматься он вообще не хочет.

В некоторых районах до сего времени не организованы дорсекции при райсоветах. Планов дорожительства нет.

Сейчас область заканчивает выполнение плана работ 1932 г. и уже начата работа по составлению планов на 1933 г.

Автодорожская общественность должна включиться в работу по подготовке к 1933 г. — составление планов, заготовка материалов, закрепление участков дорог за колхозами и селениями и т. д.

Ленинградские автодорожцы, выдержавшие первый экзамен в дорожном строительстве, должны с честью включиться в подготовку к 1933 году.

г. Ленинград

А. Малинин

ОКРУЖИТЬ ЗАВОД СТАЛИНА СЕТЬЮ ХОРОШИХ ДОРОГ

Внимание амовской автодорожской ячейки

Асфальтирование дорог Пролетарского района г. Москвы сильно затянулось. По плану, с 15 июня нужно было начать асфальтирование дороги от з-да Сталина, а мы до сего времени этого не видим. Нужно во что бы то ни стало, чтоб хорошая дорога была построена до конца сезона 1932 г.

Еще хуже обстоит дело около самого завода — в Туфельном проезде. Уже три года ведутся разговоры с Моссоветом о замещении проезда, начиная от угла завода им. Сталина до хиззавода, но результатов никаких

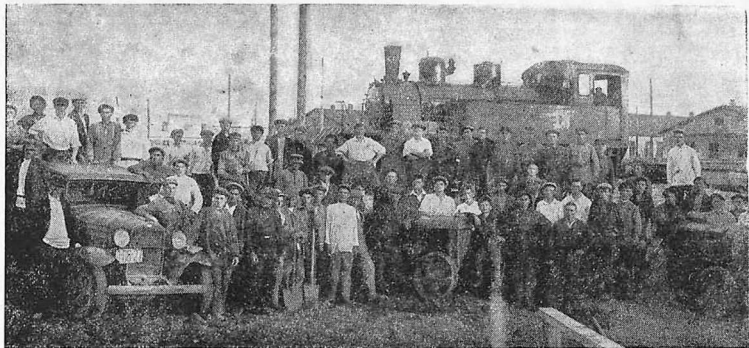
нет, и машины, а также гужевого транспорт мучаются весной, осенью и зимой.

Завод Сталина, имеющий огромный автотранспорт, терпит большие убытки на ремонте машин. Автодор'завода спит и никакой инициативы не проявляет.

Нужно всей общественности и Автодору завода в целом взяться за этот участок дороги, чтобы он в ближайшее время был приведен в надлежащий порядок и чтоб машины на этом участке не греблись.

Москва

Е. Петухов



Ячейка Автодора при Синтезстрое, активно участвующая в борьбе с бездорожьем

Фото автора

Ячейка Автодора при Синтезстрое была организована 15 мая 1932 г. Бюро ячейки сразу начало работать по-новому, положив в основу решение июльского пленума ЦК партии и резолюцию первого всесоюзного съезда о-ва Автодора.

Несмотря на то, что ячейка существует всего около 5 месяцев, имеются известные достижения. У нас имеется более 500 членов Автодора. Организована ячейка при ш. № 9. Есть группа ЮДА в 65 человек. Несмотря на организацию ячейки уже после начала распространения 3-й лотереи Автодора, мы реализовали 752 лотбилета и помогли Ново-Горловскому рудсовету распространить 500 билетов.

8 июня был проведен субботник по уборке площадки строительства Аммиачно-тукового комбината, где участвовало 85 автодоровцев.

16, 17 и 18 августа была проведена работа по исправлению переезда, в котором после самого маленького дождя застревали десятки машин и который теперь вполне пригоден для передвижения. В этом деле приняло участие 74 автодоровца. На призыв Горловского ГПК о проведении недели по уборке площадки барakov от мусора автодоровская организация выставила 87 человек.

Были организованы три бригады по 5 чел. для посылки в подшефный колхоз на уборочную кампанию, но из-за отсутствия транспорта бригады не смогли выехать на уборку.

Сейчас наша ячейка стоит на первом месте в районе.

Н. Лябах

Донбасс, ст. Горловка

НАЛАДИТЬ РАБОТУ ЦЕХОВ НАЗ

Нижегородский автозавод приковывает к себе большое внимание всех организаций и автодоровской общественности. Постройкой такого завода, конечно, приходится только гордиться, но сильною хромает постановка дела в его цехах.

В заводской газете «Автогигант» от 21 сентября бригада ленинградских рабочих гаража № 4 ЛСПО требует от Нижегородского автозавода повышения качества машин. Часто машины требуют еще основательного ремонта перед пуском их в работу. Бригада краевой газеты «Нижегородская коммуна», посетившая автозавод, пишет, что сейчас по существу в цехах завода нет плана. Ответственные работники конвейера сами собирают детали по цехам и тащат их на конвейер. Все это делается лишь в тот момент, когда конвейер стал.

До этого заботы о конвейере ни у кого нет! Каждый, вплоть до директора, надеется на спасательное средство — докладную записку и т. д. Несмотря на то, что с 17 сентября Автозавод перешел на двухсменную работу, на конвейере дело с выпуском машин не улучшилось. Сообщение завода с городом нерегулярное.

Все автоработники завода им. т. Молотова должны осознать, какую большую историческую и политическую задачу они разрешают. К XV годовщине Октября все рабочие, ИТР и служащие завода должны дать обещание повысить качество продукции, добиться четкости в работе всех цехов завода, выполнения и перевыполнения плана выпуска машин.

А. Б.

Н.-Новгород.

На общественный суд!

БЕЗОБРАЗИЯ В РАБОТЕ ШЕЛКОВСКОЙ МТС

Двор Шелковской МТС образец бесхозяйственности. Сельхозинвентарь разбросан без всякого надзора, хотя имеется свободный навес. Вылезают части от автомобилей и тракторов. Ребятышки затаскивают, что попадет под руку.

Та же бесхозяйственность и бесплановость характерны для работы МТС во время уборочной кампании. К примеру возьмем хотя бы такой случай: послали трактор в станицу Каргинскую 12 июля. Работы в станице не оказалось, и трактор простоял на «отдыхе» полтора месяца. Однако этот «отдых» не пошел на пользу трактору. Стоял он под дождем, ржавел, в то время как во многих колхозах уборка затягивалась из-за недостатка тракторов.

Второй пример: МТС послала в станицу Старо-Оладковскую два трактора, только что выпущенных из ремонта. Проработали они несколько дней и закапризничали. Правление колхоза послало тракторы обратно на ремонт. Через два дня МТС прислала их обратно. Обрадовались колхозники, но скоро выяснилось, что тракторы к работе непригодны.

Замдиректора МТС Москаленко решил спрятать тракторы подальше от глаз районных работников. Так и стоят они до сих пор без движения в укромном уголке.

Кстати замдиректора не только умеет играть в прятки, но умеет и очки втирать. Бригаде из ДК союза МТС Москаленко долго рассказывал о «больших» успехах станций: «Сил у нас достаточно, тракторы выдерживают большую нагрузку, машины закреплены за бригадами и за трактористами» и т. д. На самом деле тракторы гоняются без толку на участки, где нет работы. На участках помощники директоров, участковые агрономы, раз'ездные механики, бригадиры,—каждый по своему разумению распоряжается переборской машин. Подчас тракторов нет в бригаде по три дня. Нередко сказывается, что они переброшены в колхоз за 20 км. А кто отдал распоряжение о переброске —выяснить невозможно.

РКИ не мешало бы вмешаться в «мелочи» будней Шелковской МТС.
Вильпор
ДССР

ГАРАЖ ИЛИ ДВОР?

Вот каково положение в гараже «Крымский шофер». Собственно говоря, гаража нет, а есть двор, где стоят автомобили и мокнут под дождем. Мастерская маленькая, темная, с выбитыми стеклами; тут же стоит нефтяной мотор, который приводит в движение трансмиссию токарных станков. Рабочие задыхаются от газов и от мотора, так как вентиляции нет. Инструмента тоже никакого нет. Автомобили в ужаснейшем состоянии, некоторые из них работают по 20 лет, и никакие починки не помогают. Ремонт обходится в 500 руб., а автомобиль после ремонта зарабатывает 200 руб. и опять поступает в ремонт. Запасных частей к таким автомобилям нет. В гараже процветает пьянка, выплата зарплаты шоферам и монтажникам систематически задерживается.

Зав. гаражом т. Черненко ни о чем не заботится да и вообще неизвестно, для чего он существует.

А об Автодоре в гараже ничего не слышно.
г. Симферополь
Линдольн-Угрюмов

ВСЕ МАШИНЫ СТАЛИ

Автопарк совхоза «Сад-Гигант» не выполняет норм перевозок. Это происходит потому, что 1½-тонные машины нагружаются от 700 до 1000 кг, а кроме того частые поломки и аварии машин вызывают большие простои.

Одна из присланных краснодарским Союзтрансом автомашин тут же была искалечена. Шофер вогнал ее в яму глубиной 1½ м, в результате чего погнута ось. На машинах нет ремней, разбиты радиаторы. Слабое руководство со стороны администрации гаража послужило причиной того, что в августе все шесть машин стали. Дирекция ограничилась лишь заменой завгара т. Горбнева.

Я думаю, что на этих фактах нужно мобилизовать внимание всех работников гаража и ввести ответственность каждого водителя за каждую машину.

ст. Славянская

Мино

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита В-39427 Техред Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра революции» Мособлполиграф. Москва, Филипп., 13. З. Т. 1211 Тираж 55.000 Стат. Б 5-176 X 250 мм. 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 202.700
Выпущено № 1703 Журнал сдан в набор 8 октября, подписан к печати 23 октября. Принято типографией к печати 27/X 32 г.