

За
многомиллионными



АВТОДОР

1927 - 1932

ЗА РУЛЕМ

22
1932

журнал - газета объединенная

Социалистическому хозяйству Страны советов необходим мощный автотранспорт и хорошие проезжие дороги.

АВТОМОБИЛЬ ТРУДЯЩИМЯ

Участие в 3-й лотерее Автодора — это денежный вклад советской общественности в дело автомобилизации, тракторизации и дорожного строительства СССР

3-я ВСЕСОЮЗНАЯ АВТО-МОТО-ВЕЛО ЛОТЕРЕЯ АВТОДОРА

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА тиража выигрышей по биле- там 19 разряда, 3-й Всесоюз- ной лотереи Автодора.

Тираж производился в г. Минск 29 и 30 сентября 1932 года, в клубе пивоваров им. т. Сталина. Всего в тираже разыграно 1853 выигрышей на сумму 62500 руб. Настоящ. таблица составл. по карточкам записи номеров сер. начиная с низших

ПРЕЖДЕ чем проверить биле-ты, обрати внимание на разряд билета.

НЕ СМЕШИВАЙ РАЗЯДОВ. Разряды указаны в ПРАВОМ ВЕРХНЕМ УГЛУ билета.

ВНИМАНИЕ. Прежде чем приступить к проверке лотерейных билетов, необходимо ознако-миться с правилами полз. табл. (см. ниже)

№№ серий	№№ билетов	Стоймость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоймость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоймость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоймость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоймость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ билетов	Стоймость выигрыша в рублях
0008	1-100	4	0780	083	40	1491	001	40	2181	002	200	2811	066	40	3521	045	40
0020	006	150	0794	033	89	1498	093	200	2188	033	40	2835	1-100	4	3533	1-100	4
0025	080	1 000	0822	008	40	1545	088	400	2191	053	200	2859	012	200	3541	016	80
0027	059	40	0822	035	80	1551	031	200	2194	096	80	2871	079	80	3555	022	80
0028	080	200	0825	069	200	1580	067	200	2200	006	200	2876	003	40	3558	071	200
0063	012	40	0827	096	120	1585	091	200	2209	089	200	2882	045	200	3500	100	40
0071	027	200	0829	081	400	1627	019	40	2227	041	40	2883	032	80	3619	057	200
0085	086	200	0834	001	120	1631	087	400	2241	065	40	2891	053	120	3619	076	40
0171	080	200	0863	004	120	1659	091	40	2261	067	40	2910	Г. 3	120	3634	023	80
0178	072	40	0872	019	200	1671	026	200	2263	041	40	2912	Г. 3	200	3542	039	40
0202	1-100	4	0874	001	200	1690	026	200	2269	039	40	2950	082	40	3646	031	80
0204	019	200	0889	075	200	1690	073	80	2302	071	200	2953	019	40	3733	095	40
0237	018	80	0910	051	400	1698	013	60	2310	022	200	2999	040	40	3742	1-100	4
0257	071	40	0944	062	200	1751	095	48	2353	012	200	3020	094	400	3772	042	200
0332	010	200	0945	020	40	1721	041	40	2353	045	200	3024	009	80	3793	040	200
0338	076	400	0954	002	120	1731	013	40	2379	058	200	3029	002	400	3822	1-100	12
0347	023	200	0989	031	80	1741	029	200	2376	092	40	3032	070	80	3850	1-100	12
0354	071	40	1046	059	40	1742	032	200	2392	070	120	3074	028	200	3869	029	300
0364	001	200	1054	075	120	1789	040	300	2448	027	80	3100	010	40	3884	047	200
0392	027	2 500	1067	065	200	1784	028	200	2473	017	120	3108	068	40	3833	1-100	10
0405	038	80	1089	100	40	1838	075	40	2485	017	200	3108	045	1 000	3958	016	200
0426	097	200	1092	038	20	1847	001	200	2489	019	80	3115	034	120	4021	059	80
0448	004	40	1105	073	40	1860	015	40	2527	039	40	3122	093	200	4053	029	200
0474	081	120	1124	085	200	1881	037	40	2536	083	40	3126	064	80	4059	034	2 500
0487	007	300	1179	067	40	1881	008	200	2557	090	200	3148	037	200	4062	028	40
0506	026	100	1200	027	40	1887	024	400	2573	047	200	3178	094	1 000	4079	002	80
1566	068	40	1221	082	80	1895	084	200	2581	005	200	3198	019	80	4117	020	40
0519	087	40	1223	018	200	1932	033	40	2584	086	300	3203	035	400	4161	068	200
0536	031	80	1227	062	80	1971	153	40	2589	045	200	3206	034	2 500	4168	043	80
0554	061	80	1230	028	200	1988	063	80	2594	044	200	3219	097	200	4168	031	200
0555	064	40	1242	057	40	1995	063	1 000	2612	035	40	3246	023	80	4169	1-100	4
0558	024	120	1208	059	200	1996	007	80	2613	033	40	3291	1-100	4	4172	042	40
0570	074	200	1271	060	200	2030	000	1-100	2621	040	47	3293	042	80	4200	031	200
0573	071	200	1278	055	80	2049	079	200	2623	030	100	3309	095	40	4213	044	40
0600	010	200	1285	056	40	2016	009	200	2629	097	60	3322	059	120	4234	011	200
0626	010	40	1290	023	200	2020	059	120	2640	007	400	3341	087	40	4238	046	2 500
0658	073	200	1311	049	200	2041	035	40	2644	010	80	3371	048	200	4250	068	40
0645	078	200	1319	057	80	2041	055	120	2652	021	40	3334	075	200	4273	045	1 000
0693	062	120	1353	084	200	2051	017	40	2637	099	200	3402	052	200	4277	065	40
0696	1-100	10	1370	026	200	2052	063	40	2717	064	40	3450	068	40	4344	030	200
0703	1-100	4	1407	010	40	2058	099	200	2722	066	80	3454	018	200	4353	080	200
0713	058	80	1409	005	100	2072	055	120	2736	007	200	3460	052	60	4359	023	2 500
0719	079	40	1418	024	200	2083	079	200	2740	012	200	3474	008	40	4367	055	200
0721	042	200	1413	058	40	2094	005	120	2764	056	80	3481	029	200	4376	023	100
0730	056	200	1445	013	40	2103	005	1-100	2777	047	400	3502	015	40	4431	030	100
0735	060	200	1462	018	200	2124	043	100	2778	012	40	3513	084	40	4434	082	200
0763	043	100	1498	067	200	2159	091	200	2780	005	40	3518	039	120	4438	076	100



ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
Пятый год издания
Редакция:
Н. Белая, А. Головкин, А. Горюнович,
В. Зарзар, М. Кальцов, Н. Осинский,
В. Рубцов, Т. Скочковская, проф. Е.
Чудаков, Н. Флак, В. Фридман,
И. Халепский, А. Штейнер.
Отв. редактор — Н. Осинский.
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автотора—Москва, Саловая-
Нудринская, 17. Тел.ф. Д-1-50-82
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трам. А,
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.
Массово-тиражный сектор: тел.
6-51-69.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1933 год:
на год — 7 р. 21 к., 6 мес. — 3 р.
60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

5 ЛЕТ ОБЩЕСТВЕННОЙ БОРЬБЫ ЗА СОВЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ И ПРОЕЗЖУЮ ДОРОГУ

На днях празднует юбилей о-во Автотор, возникший 5 лет назад в результате широкого движения трудящихся Союза за автомобилизацию страны, за улучшение дорог.
Появление осенью 1927 г. в „Правде“ статей т. Осинского под названием: „Американский автомобиль или российская телега“ нашли глубочайший отклик в стране. Тысячи писем от рабочих, крестьян, красноармейцев и интеллигенции посыпались на адрес редакции и автора. Предложение об организации специального о-ва по содействию автомобилизации и улучшению дорог было встречено с энтузиазмом. С необыкновенной быстротой, стихийно начали возникать в разных местах ячейки будущего, еще даже не оформленного общества.

На первом учредительном собрании о-ва уже присутствовали делегаты этих стихийно возникших ячеек.

Прошло пять лет. Из маленькой организации энтузиастов Автотор превратился в полнотаражное общество. Автотор включил в круг своей деятельности не только автомобиль и дорогу, но трактор, мотоцикл, моторную лодку, глассер и аэросан.

За пять лет, прошедшие от организации о-ва, многое изменилось в нашей стране.
Если в 1927 г., в период возникновения о-ва, общий выпуск машин в СССР не превысил 700 штук в год, то сейчас празднование пятилетнего юбилея Автотора проходит в те дни, когда наши собственные советские заводы, еще даже не достигнув проектной мощности, выпускают свыше 100 автомобилей в день.

Огромными шагами двинулось вперед дорожное строительство. Несмотря на то, что планы дорожного строительства полностью не выполнялись, то, что было сделано за эти пять лет, поистине огромно и превосходит размеры дорожного строительства царского правительства за последнее столетие.

О-во Автотор по разному строило свою работу в зависимости от требований момента.
Первый период деятельности о-ва был периодом преимущественно агитации и пропаганды. Выдвигаемая лозунги о необходимости постройки в СССР автомобильного завода на 100 тыс. автомобилей и постройки сотен тысяч новых дорог, нужно было одновременно резко заострить внимание общественности на существующем вопиющем бездорожье—вследствие царского режима и недолетливой отсталости СССР в автомобильном отношении, ставящем его по количеству автомобилей позади Швейцарии, Китая и Персии.

Поднята партия и правительства на индустриализацию страны и проведение в жизнь планов первой пятилетки резко изменили положение и на автотороном фронте. Жизнь пошла д же дальше планов Автотора. Мощность уже построенных заводов рассчитана на выпуск свыше 200 тыс. автомобилей в год.

СОДЕРЖАНИЕ

Пять лет общественной борьбы за советский автомобиль и проезжую дорогу 1
А. ЛЕЖАВА.—Как я стал автоторовцем 4
НО-ИНОВ.—Автомобильная секция Автотора за пять лет 6
А. БЛЮ.—Республика дорог 10
ЮДО.—На Лондонской автомобильной выставке 14
Открытие торжества в Москве 16
А. ГАРРИ.—Годы ушли 18

А. ГРЕЧАНИК.—Основные вопросы моторизации и механизации современных агмий 22
Инж. А. СТРАНЦЕВ.—Безопасность движения на перекрестках городских улиц 26
Рабсельхозорг-внт д ровцы пишут на общественный суд! 31
В номере 34 и иллюстрации.
Обложка худ. Ю Долматовского.

25 НОЯБРЯ
1932 г.
22

годы пятилетки произошли огромные сдвиги в отношении дорожного строительства. Участие населения в дорожных работах в значительной степени определило успех в борьбе с вековым бедорожем.

Работа Авдодора по дорожному строительству пока еще явно недостаточна. В дни пятилетнего юбилея нужно резко поставить вопрос об усилении работы Авдодора по дорожному строительству, по работе в деревне.

Однако известные достижения на этом участке у Авдодора имеются. Авдодоровские организации Чувашии, Ленинграда, Урала и ряда других мест показали, какие большие результаты может дать активная работа о-ва по мобилизации населения на борьбу за хорошие дороги.

Авдодоровские организации уже сейчас должны подумать и подготовиться к важнейшим сельскохозяйственным кампаниям наступающего года.

Авдодор должен влиться застрельщиком огромного общественного движения, направленного на ликвидацию безобразий, имеющих место при использовании автомобильного и тракторного парка. Порча и поломка машин приняла за последнее время огромный, совершенно недопустимый характер.

Наши автотракторные гиганты выстроены в короткий срок огромным напряжением сил рабочего класса. Рабочие, инженерно-технические работники этих заводов, героически преодолевая трудности налаживают производство, все более и более увеличивая выпуск машин.

Авдодоровская общественность с огромным вниманием должна отнестись к тому, как используются на местах эти драгоценные машины. Подготовка новых опытных водителей, повышение квалификации существующих, стимулирование бережного и умелого отношения к машине, широкое развертывание дорожного строительства в совхозах и колхозах — все это должно улучшить использование автотракторного парка, за все это должен бороться Авдодор.

Огромными шагами развивается советское тракторостроение. Ленин говорил о 100 тыс. тракторов, которые могут привлечь крестьян к коммунизму. Мы уже сейчас имеем свыше 150 тыс. сталинских снарядов, борющихся советскую землю. Выросли тракторные гиганты, непрерывной лентой спускающиеся с конвейеров ежедневно около 200 тракторов на поля Советского союза.

Величайшей проблемой, вытекающей из бурных темпов автомобильной и тракторизации страны, явилась проблема создания соответствующих кадров. Авдодор с первых дней своего существования в качестве повседневной работы занялся в своих ячейках автоучебой и ликвидацией автонеграмотности. В ряде мест авдодоровские кружки стихийно выросли в курсы, подготовившие десятки тысяч шоферов.

Подготовка профессиональных водителей на курсах Авдодора особенно в первый период была безусловно неудовлетворительной. Малоопытные авдодоровские водители зачастую причиняли значительные убытки автотракторному парку, являлись виновниками аварий и поломок машин. Но все же в первый период концентрированной массовой заброски тракторов и автомобилей в деревню, это были часто единственные люди, владеющие в какой-нибудь мере искусством водителя. Авдодор во многих местах в этот период был почти единственной организацией, выпускавшей шоферов и трактористов, и в вопросе освоения в первый момент хлынувшей массы машин Авдодор сыграл тогда значительную роль.

Сейчас, конечно, вопрос с подготовкой автокадров значительно упорядочен. Последнее июльское решение ЦК подводит прочную базу под всю проблему подготовки автокадров. Авдодор также отказался от кустарной постановки дела на своих курсах. Маломощные курсы ликвидируются, а жизнеспособные укрепляются и усиливаются.

Значительную роль сыграл Авдодор в продвижении новых видов моторного транспорта — аэросаней и мотолодок, а также в борьбе за советское мотоцикlostроение.

Выставки, пробег, технические конкурсы, пропаганда в печати, постройка опытных моделей — все это сыграло свою роль в том, что Советский союз в отношении глйсеров и аэросаней является передовой страной.

До сих пор не получил положительного разрешения вопрос о массовом мотоцикlostроении. Авдодор уже несколько лет с упорной энергией ведет борьбу за советский мотоцикл. И надо думать, что в ближайшие годы и эта борьба увенчается успехом. Во всяком случае первые образцы советских мотоциклов уже построены и участв вали в проб г-вах, успешно конкурируя с иностранными.

О-во Авдодор за пять лет работы имеет значительные успехи и достижения. Но даже в юбилейной статье необходимо с откровенной резкостью подчеркнуть и значительные недостатки.

Наряду с организациями, успешно работающими и оказывающими значительное содействие социалистическому строительству, мы имеем организации, являющие жалкое существование, бездействующие и плетущиеся в хвосте разворачивающейся социалистической стройки.

Во многих местах хромает как финансовая, так и общественная дисциплина. Рост о-ва недостаточен. Наконец, Авдодор до сих пор остается по преимуществу городским о-вом, медленно проникая в деревню.

Тов А. М. Лежва в большой статье (см. предыдущий № „За Рулем“) резко заостряет внимание авдодоровской общественности на недостатках в работе о-ва. И в дни пятилетнего юбилея всем авдодорцам нужно серьезно задуматься не только над достижениями, но и над недостатками.

Авдодору во второй пятилетке предстоит огромнейшие задачи. Авдодор должен сыграть значительную роль в развертывании грандиозных планов автомобильной и дорожного строительства в Советском союзе.

Под испытанным руководством ленинской партии мы смело идем к новым победам и достижениям и построению во второй пятилетке бесклассового общества.

Подлая общественную инициативу, мобилизуя энергию миллионов масс труящихся на борьбу за свои лозунги, Авдодор должен занять почетное место активной, подлинно общественной организации, помогающей партии и правительству и рабочему классу строить социализм.

Основные задачи юбилейной „ДЕКАДЫ АВТОДОРА“

С 20 по 30 декабря будет проводиться всеобщая декада Автодора. Основные задачи декады, связанной с пятилетней годовщиной существования о-ва Автодор, заключаются в широкой популяризации идей Автодора, ускорении темпов его роста и решительной перестройке работы сверху до низу. Основное внимание должно быть обращено на оживление и укрепление низового звена — коллектива.

Короткий период времени до начала декады надо широко использовать для того, чтобы как следует подготовиться к этой массовой общественно-политической кампании.

Что нужно сделать?

На основе широко развернутой самокритики и самопроверки автодоровской работы надо подвести итоги работы каждой организации Автодора за все время ее существования.

Работа местных организаций должна быть перестроена в сторону усиления их роли в социалистическом строительстве на основе решений всесоюзного съезда общества, а также важнейших решений партии и правительства.

В течение декады необходимо активизировать работу каждого автодорожца, борясь с формальным членством. Надо добиваться, чтобы члены организации были не только активистами Автодора, но и ударниками на производстве, чтобы они активно боролись за овладение техникой, за промфинплан, за реализацию шести условий т. Сталина путем создания ударных хозрасчетных бригад, ударных дорожных участков и т. д.

В период декады местные автодоровские организации должны в первую очередь позаботиться о том, чтобы в результате широкой агитмассовой работы вовлечь в ряды о-ва новые сотни тысяч трудящихся, в первую очередь рабочих и колхозников. Особое внимание должно быть обращено на укрепление

существующей и создание новой работоспособной сети автодоровских организаций в деревне.

Республиканские, областные и краевые организации Автодора имеют контрольные цифры роста. В период подготовки и проведения декады необходимо добиться безусловного выполнения этих контрольных цифр, создавая коллективы Автодора по всей сети гаражей, автотракторных заводов, машинно-тракторных станций, взяв под особое наблюдение автодоровские организации важнейших индустриальных и сельскохозяйственных предприятий.

До настоящего времени работа автодоровских организаций страдает от отсутствия или недостатка хорошего руководства, крепких оперативных работников, а также от недостатка работоспособного актива из рабочих, колхозников и специалистов. В течение декады нужно принять все меры к тому, чтобы укрепить состав руководящих органов на местах от краевого до районного совета и бюро ячейки. Крепкое руководство покончит с бесплановостью и самотеком в работе советов и бюро коллективов.

Республиканские, областные и краевые советы Автодора не должны забывать, что основная задача их — постоянный контроль и помощь в проведении декады на местах. Помощь должна выражаться в посылке бригад, докладчиков, агитматериалов, в созыве инструкторных совещаний и пр.

Всю работу по подготовке и проведению декады необходимо провести с максимальной организованностью, пронизав ее четким политическим содержанием.

Декада Автодора должна создать решительный перелом в мобилизации внимания к Автодору со стороны широких трудящихся масс и всех организаций.

В ОЗНАМЕНОВАНИЕ 5-ЛЕТНЕГО ЮБИЛЕЯ АВТОДОРА

Президиум Центрального совета Автодора решил ознаменовать пятилетний юбилей о-ва целым рядом важнейших мероприятий. Отметим основные из них.

1. В юбилейные дни начать всеобщий конкурс на лучшую ячейку Автодора.

2. Создать премиальный фонд имени пятилетия о-ва для премирования лучших активистов Автодора.

3. Организовать дополнительно 5 образцовых школ-курсов (2 по автоделу, 2 по дорожному делу и 1 по тракторному делу).

4. В дни юбилея провести вечер чествования и премирования ударников дорожного строительства.

5. Включиться в строительство дома отдыха для ударников дорожного строительства.

6. Организовать на средства Автодора раз-

работку малолитражного мотоцикла с карданной передачей.

7. Приступить к организации массового производства подвесных лодочных моторов по типу «Архимед» 5,5 л. с., с привлечением к этому средств хозяйственных организаций.

8. Ознаменовать юбилей выпуском новых советских пожарных автомобилей на шасси «Форд» под наименованием «Автодор-5».

9. Учредить в автодорожных вузах пять стипендий имени пятилетия о-ва, с выдачей их лучшим активистам Автодора.

10. Выпустить специальный значок к пятилетию о-ва с грамотой, выдавая их лучшим активистам, не порывавшим с Автодором со дня его возникновения.

11. Учредить значок «отличного шофера», выдавая его по особому статусу, разработанному ЦС Автодора.

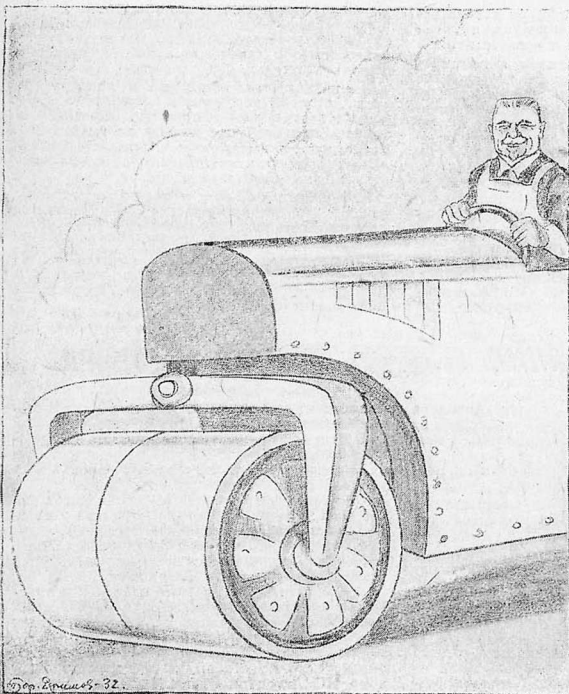
КАК Я СТАЛ АВТОДОРОВЦЕМ

Когда я был в Германии, на меня самое сильное впечатление произвели дороги разных видов. Я был уверен, что заводы, фабрики, различные достижения в области сельского хозяйства — все это мы у себя осуществим сравнительно быстро. Но дорожная проблема в нашем Союзе представлялась мне не так. У немцев улучшенные дороги — это колоссальный капитал, накопленный многими столетиями. Немцы и сейчас пользуются дорогами, которые первоначально были проложены во времена Римской империи. Немцы могли наладить в своей стране прекрасное дорожное хозяйство, имея небольшую территорию. Обширность нашей страны делает для нас дорожное строительство особенно сложной и большой задачей. Эти мысли меня все время беспокоили, я искал разрешения этого трудного вопроса, но ни на чем остановиться не мог. Ясно было

для меня одно, что бюджетными средствами дорожной проблемы мы не разрешим, что в какой-то форме нужно создать участие широчайших масс в дорожном строительстве.

Июльским утром 1927 г., развернув газету, я прочитал статью т. Осинского «Американский автомобиль или российская телега». В конце этой статьи т. Осинский как бы вскользь бросил мысль, которая сразу озарила мне долго искомую перспективу. Тов. Осинский говорил: «...Создать такое общество, которое поставило бы своей целью автомобилизацию страны и устройство дорог — вот правильную и наиболее быстрое разрешение труднейшей задачи».

Я немедленно взял телефонную трубку, вызвал т. Осинского, выразил ему свою солидарность с поднятыми в его статье вопросами и предложил ему встретиться для обсуждения



А. М. Лежава

Дружеский шарж

Б. Ефимова

Дорожное строительство на данном этапе — важнейшая задача Автодора

Из речи А. М. Лежава

практических вопросов, вытекающих из его статьи. В этот же день мы с ним стоворились об организации общества. В следующий раз мы собрались уже вторым, привлекая к этому делу В. Ф. Дмитриева. Впоследствии до созыва учредительного собрания все подготовительные вопросы к организации общества разрабатывали мы вторым.

Массы начинали уже чувствовать и сознавать растущий разрыв между увеличивающимися грузовыми потоками — последствие роста социалистического производства — и варварски медленными перевозками на лошадаках по ухабам.

До какой степени вопросы автомобилизации и дорожного строительства надели и до какой степени реконструктивный период нашего хозяйства требовал срочной постановки этих вопросов, — видно из того, что не я один с такой быстротой реагировал на статью т. Осинского. В редакцию «Правды» посыпался буквально целый поток писем и отзывов по вопросам, затронутым т. Осинским. На наш клич отозвались почти все товарищи, так или иначе имеющие отношение к автомобильным или дорожным делам.

До какой степени была подготовлена почва для организации такого добровольного общества как Автодор, можно видеть из того, что с самого начала организации общества, несмотря на его специальное значение, в него устремилось огромное количество членов. Об-

щество было поддержано всеми лучшими нашими работниками и руководителями, до самых ответственных включительно.

Первый номер нашего журнала «За Рулем», который рассчитал своей тираж в количестве 5 тыс. экземпляров, был выпущен в 15 тыс. экз. Однако через несколько дней тираж расхватали, и мы вынуждены были первый номер выпустить вторым и третьим изданием. Это внимание к журналу не ослаблялось и не ослабевает до сих пор.

Первые шаги деятельности общества показали, что мы были на верном пути. В первую очередь перед нами встали вопросы автомобилизации страны. Мы были убеждены, что рука об руку с разрешением вопросов автомобилизации будет идти строительство новых дорог и приведение в порядок существующих, что автомобилизация будет мощным рычагом, двигающим вперед и дорожное хозяйство. Мы полагаем, что общество в этом деле сможет сыграть колоссальную роль и облегчить решение дорожной проблемы, поскольку оно станет массовым и явится носителем общественной активности и инициативы.

Проникнувшись этим сознанием, работать в этом направлении, не отступать перед трудностями, ясно видеть место, которое такое общество должно занять в общем нашем социалистическом строительстве, — это значит быть автодорожцем. Я это понял, этому сколько мог помогал и в этом процессе стал автодорожцем.

ХРОНИКА ЮБИЛЕЙНОЙ „ДЕКАДЫ“

В связи с проводимой всесоюзной декадой Автодора Наркомат совхозов, Колхозцентр, Трактороцентр и Цудортранс разослали директивные письма всем своим местным организациям, в которых, отмечая огромное значение этой кампании, указывают конкретные пути их помощи и участия в декаде.

Колхозцентр предложил всем колхозсоюзам установить тесный контакт с автодорожскими организациями. Помочь им практически в создании коллективов в колхозах.

Провести в колхозах беседы об Автодоре.

Проверить, имеются ли в колхозах дорожные уполномоченные и принять меры к укреплению их состава.

Помочь автодорожским коллективам и советам организовать среди колхозников массовую техническую пропаганду дорожного и автотракторного дела путем создания кружков, уголков в избах-читальнях, проведения технических бесед и т. д.

Все работники колхозсоюзов и колхозцентров, выезжающие на периферию, должны содействовать на местах укреплению автодорожских организаций.

В ознаменование пятилетия Автодора Колхозцентр предлагает развернуть агитмассовую работу среди колхозников и колхозниц за массовый выезд на заготовку и подвозку материалов к дорожному строительству, на закладку мостов и т. д.

В заключение Колхозцентр СССР призывает всех колхозников и колхозниц ознаменовать пятилетие Автодора напряжением всех сил в борьбе за урожайность, за организационно-хозяйственное укрепление колхозов и ликвидацию злейшего врага на этом пути — бездорожья.

Наркомат совхозов в своем директивном письме предлагает всем директорам совхозов связаться с автодорожскими организациями, наметив мероприятия по проведению декадника в своем хозяйстве и помочь в создании коллективов Автодора.

Наркомат совхозов предлагает отметить пятилетие Автодора организацией совхозной массы на закладку и ремонт подъездных дорог, мостов, гаражей на основе соцсоревнования и ударничества.

Цудортранс в директивном письме ко всем дортрансам, дорожным участкам, райдоротделам и райдортехникам предлагает создать или укрепить дорожные секции при советах Автодора, выделив туда своих работников и в первую очередь дорожников-специалистов.

Кроме того Цудортранс предлагает совместно с автодорожскими организациями наметить специальные мероприятия в ознаменование юбилея Автодора как-то: закладку дорог и мостов, открытие образцовых курсов, премирование ударников-автодорожцев на дорожном строительстве, учреждение стипендий во втузах и техникумах.

АВТОМОБИЛЬНАЯ СЕКЦИЯ АВТОДОРА

ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

К моменту организации общества Автодор автопроизводство в СССР стояло на весьма низкой ступени своего развития. Работал лишь завод Амо, выпускавший в то время модель Амо-Ф-15, непригодную к массовому производству.

В октябре 1931 г. был пущен Московский автомобильный завод им. Сталина, с производственной мощностью в 25 тыс. 2½-тонных автомобилей с мотором 66 л. с. Интересно отметить, что старый Амо за 8 лет (с 1923 г.) выпустил 6 400 машин, а завод им. т. Сталина за 1-й год своего существования выпустил 11 тыс. автомобилей.

1-го января 1932 г. вступил в строй и приступил к выпуску автомобилей Горьковский завод им. т. Молотова. К 15-й годовщине Октября завод дал 5-тысячную машину.

Кроме этого работают два автосборочных завода и расширено производство тяжелых грузовиков на Ярославском заводе.

За время своего существования автосекция Автодора уделяла большое внимание выбору типа автомобиля для производства в СССР. Автодор проводил испытательные пробеги, совещания, обсуждения, и материал испытаний давал на завод.

По инициативе автосекции Центральный совет о-ва поставил перед ВАТО вопрос о конструировании и производстве трехосных автомобилей, имеющих большое хозяйственное и оборонное значение. В настоящее время НАТИ разработаны и выполнены трехоски на ГАЗе и на Ярославском заводе. Конструкторским отделом Ярославского завода разработана и освоена в производстве трехоска, грузоподъемностью в 8 т.

Эти автомобили участвовали текущим летом в больших пробегах и показали себя с хорошей стороны.

К 15-й годовщине Октября Ярославский завод одержал новую победу, выпустив первую,

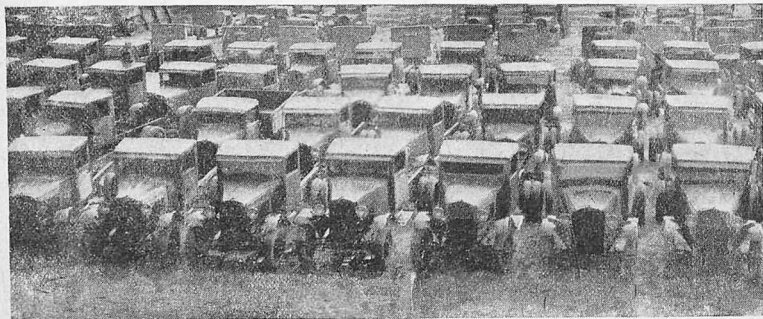
разработанную его конструкторским отделом, 12-тонную четырехоску с приводом на все колеса. Колонна из 12 трехосок во главе с четырехоской была передана через Автодор РККА.

При непосредственном участии автосекции была разработана конструкция малолитражного автомобиля НАМИ-1, который впоследствии пришлось снять с производства из-за конструктивной недоработки. Учтя все имеющиеся недостатки, впоследствии была разработана и построена первая партия опытных малолитражных автомобилей НАТИ-2, над которыми шефствует Автодор. Автомобильная секция провела большую работу по размещению заказов на заводах, подысканию тактовых, финансирования и т. д. Автодор посылал совместно с НАТИ бригады. Вопросы, связанные с постройкой НАТИ-2, обсуждались на президиуме автосекции, президиуме ЦС, который помогал продвижению этого вопроса в вышестоящих организациях. Первая партия НАТИ-2 была построена на Ижевском заводе и во время Октябрьских праздников демонстрировалась на Советской площади в Москве.

Автосекция обследовала Ярославский завод, московский автосборочный им. КИМ и Ярославский резиновый комбинат, помогая развертыванию автоторовской работы на этих заводах. Материалы обследования Ярославского резинового комбината были переданы соответствующим органам, которые занялись изжитием имевшихся неполадок.

На ГАЗе работают 3 бригады, организованные ЦС,— монтажников, содействия организации гаражного хозяйства.

В связи с окончанием строительства автозаводов им. т. Молотова и им. т. Сталина ЦС выделил фонд премирования ударников строительства и производства и стипендии для



Готовые машины во дворе Горьковского автозавода

Один из организаторов и инициаторов о-ва Автодор, автор статьи „Американский автомобиль или российская телега“, положившей начало о-ву Автодор — т. В. В. Осинский



направленных лучших ударников на учебу в автомобильные вузы.

Автосекцией была созвана конференция по смежным производствам ГАЗ'а в городах Горьком (всесоюзная), в Ленинграде и Москве (областные) с вызовом директоров и автодорожских коллективов заводов-смежников. На всех заводах-поставщиках организуются автодорожные посты.

Автосекцией обеспечено конструирование детского моторного автомобиля и техконсультация, проведено всесоюзное совещание по ка-

честву продукции, выпускаемой автозаводом им. т. Сталина — Амо-3, разработан и принят комитетом по стандартизации стандарт на автомобильное топливо и масло. В 1932 г. автосекция участвовала в 3 испытательных пробегах. Актив автосекции помогает НК РКИ в работе по обследованию отдельных автохозяйств. Секцией был проведен конкурс на общественный гараж-гостиницу. Совместно с Цудортрансом автосекция включилась в месячник штурма по оздоровлению автопарка.

Новинов

В связи с юбилеем о-ва Автодор мы начинаем с этого номера печатание кратких отчетов о работе отделов и секций ЦС Автодора. В следующих номерах будет продолжаться печатание материалов по секционной работе

Редакция

Пять лет борьбы ЗА ГЛИССЕРЫ И АЭРОСАНИ

За пять лет Автодором была проделана значительная работа по популяризации воздушного и водомоторного транспорта (аэросани, вездеходы, глиссеры и т. д.).

Развивая опытно-исследовательскую работу в этой области, Автодор способствовал внедрению вездеходного и водомоторного транспорта в наше хозяйство.

В результате этой работы в особенности после организационной в 1931 г. первой всесоюзной глиссерной выставки явился определенный перелом в оценке возможностей практического применения этих новых видов транспорта.

В настоящее время, при содействии о-ва Автодор, аэросани регулярно эксплуатируются и в Чувашской АССР, где первая опытная аэросанная линия была открыта зимой 1929/30 г. В последующие годы линия усиливалась, и зимой 1931/32 г. на линии в Чувашии работали семь аэросаней, из них 5 с моторами союзного производства.

Но не только в средней полосе Союза разворачивается аэросанное сообщение; широкие снежные пространства далеких северных окраин завоевываются аэросанями. Сахалиннефть, Северолес, Наркомсвязь и др. организации пользуются этими победителями снежных просторов как средством связи, пассажироперевозок и мелких грузоперевозок.

Наравне с аэросанями разворачивается и глиссерное сообщение.

Первая опытная глиссерная линия, открытая при содействии Автодора также в Чувашской АССР в навигацию 1930 г., ежегодно функционирует, поддерживая пассажироперевозки на несудоходной части р. Суры. В 1931—32 гг. глиссеры применяются в системе Востокзолота (Алдан), Северолеса (Сев. Двина) и Гражданского Воздушного Флота, который в навигацию 1932 г. открывает регулярное сообщение на глиссерах по р. Аму-Дарье.

Обслуживание всех линий производится типовыми глиссерами конструкций Автодора и

личным составом, выросшим среди актива секции ЦС Автодора.

Летом 1931 г. Автодор передал частям погранохраны и Военно-воздушным силам РККА отряды глиссеров, а зимой 1931/32 г. частям погранохраны — аэросани.

Автодор проводит также большую работу в области опытно-исследовательских изысканий.

Автодором созданы аэросани с маломощным мотором, показавшие в испытаниях положительные результаты, и можно надеяться, что эти аэросани, не требующие высококвалифицированного обслуживающего персонала и работающие на более дешевых сортах бензина, найдут широкое применение как средство дешевой связи, в особенности почтовой.

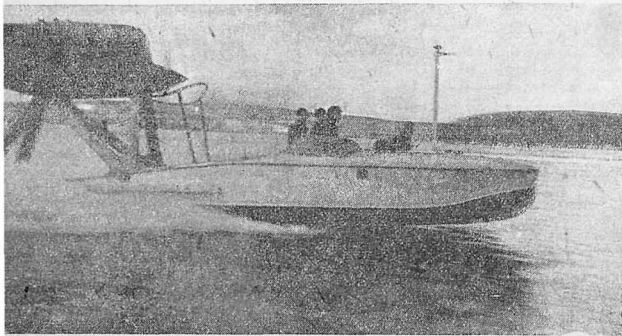
Весьма удовлетворительную конструкцию аэросаней пассажирского типа дал Татавтодор, первый поставивший серьезно работы по отряду ВВМТ.

По глиссерам Автодором даны 13 типов (из них один Татавтодора) различного назначения. Типы этих глиссеров, законченные опытной постройкой, из года в год совершенствуются и по своим данным — по отзывам крупных специалистов — значительно опережают зарубежную технику в области глиссеров с воздушными винтами. Наибольший интерес представляют типы А-10 и А-13.

Автодором даны 10 типов моторных лодок (из них два Татавтодора).

Впервые Автодором осуществлена опытная установка газогенератора на мотолодке. На специально запроектированном и построенном для этой цели корпусе (длин. 10 м), установлен мотор «Коммунар», питающийся от газогенератора системы инж. Декаленкова (Моск. Институт древесины).

К 5-й годовщине Автодора, секция ВВМТ ЦС приходит еще с одним достижением. Из опытной постройки выходят первые десять подвесных моторов, мощностью 5 лощ. сил. Эта опытная постройка осуществляется по чертежам и заказу Автодора.



Глиссер «Автодор-13» на ходу

Фото М и х а й л о в а

Автодор, включивший в свою работу и выезды, с 1932 г. участвует в опытах по испытаниям конструкций и объявляет конкурс на вездеходы и на приспособления к передвижению для автомобилей, мотоциклов и тракторов по снегу и песку. Условия участия в конкурсе закончены проработкой.

Секция ВВМТ Автодора принимает участие в издании специальной литературы, плакатов, диапозитивов и кинофильмов.

При непосредственном участии Автодора выпущены: 8 книг разных наименований, одна серия плакатов по авиосаням (7 листов), один плакат по глиссерам, две серии диапозитивов с тезисами, две кинофильмы.

Ник. Васильев



ПЕРВЫЕ СОВЕТСКИЕ ДИЗЕЛИ НА СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЯХ И ТРАКТОРАХ

К 15-й годовщине Октябрьской революции закончена постройка первых советских дизель-моторов для пружинного автомобиля завода им. Сталина, — дизель НАТИ-1-60 и для трактора Сталинградского и Харьковского заводов — дизель НАТИ-2-40.

Дизели спроектированы советскими специалистами, построены из советских материалов и являются продуктом передовой советской техники.

Центральный совет о-ва Автодор встал на путь широкой разъяснительной работы за необходимость постановки дизеля на автомобили и тракторы советского производства.

В период постройки дизелей президиум ЦС Автодора ассигновал суммы на премирование лучших производственников по дизелю и организовал бригады содействия постройки на заводах.

Сейчас завод «Коммунист» в Маркштадте строит 5 дизель-моторов НАТИ-1-60. Сталинградский завод строит дизель-моторы НАТИ-2-40. Окончание первых экземпляров дизелей к XV годовщине Октябрьской революции показывает, что рабочие и ИТР заводов поняли огромное значение дизеля для народного хозяйства СССР и приложили свои усилия к тому, чтобы выполнить дизели в срок и нужного качества.

Дизель-мотор НАТИ-1-60 4-цилиндровый и при 1600—1800 об/мин. развивает от 60 до 70 л. с. Основные размеры дизеля:

$D = 110$ мм — диаметра цилиндра

$S = 160$ мм — ход поршня

$I = 4$ — число цилиндров двигателя

$P = 31$ атмосфера — давление в конце сжа-

тия

$n = 1600—1800$ об/мин.

$E = 15$ — степень сжатия.

Поршень дизеля чугунный, имеет 5 колец для уплотнения газа в камере сжатия и предупреждения протекания их между стенками поршня и цилиндра. Смазка двигателя централизованная, масляный насос подает масло из картера через двойной фильтр коренным подшипникам. Распределительный вал находится внизу, в картере двигателя, и передает движение клапана через тарельчатый толкатель, вертикальные штанги и качающиеся коромысла. Головка двигателя отлита для двух цилиндров, что дает возможность делать 4-цилиндровые и 6-цилиндровые двигатели с одинаковыми головками, упрощая этим производственный процесс. Дизель-мотор НАТИ-2-40 принадлежит к тому же типу двигателей, что и НАТИ-1-60, отличаясь от него лишь уменьшенным числом оборотов, маховиком, картером маховика и передней опорой крепления двигателя. Основные показатели дизеля:

$n = 1050—1100$ об/мин.

$N_e = 36—40$ л. с.

Размеры цилиндра, головки и других деталей остаются без изменения.

Таким образом автотракторный парк СССР будет иметь однотипные дизель-моторы, что упрощает ремонт этих дизелей и производство запасных частей. Пуск дизеля в ход осуществляется электрическим стартером. Декомпрессор допускает проворачивание дизеля от руки. Шасси грузового автомобиля завода им. Сталина и трактора Сталинградского завода не требуют каких-либо переделок при установке на них дизель-мотора.

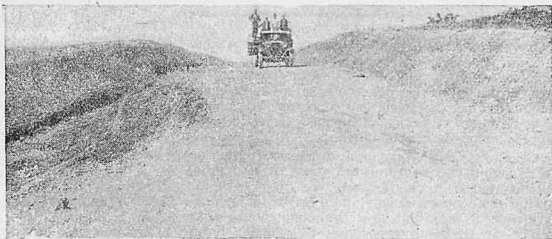
Таким образом выполнение задания партии и правительства о сведении дизеля на автомобили и тракторы в СССР обеспечено.

Меньшиков

Республика дорог

Смягчение уклона на тракте Ядрин-Вурнары произведено с трудучастием населения

Фото Чувашдортранса



Сейчас подводятся итоги пятилетней работы Автодора.

Немного отступив от юбилейных правил, попытаемся рассказать о работе Автодора в области дорожного строительства, показав результаты этой работы на борьбе сотен тысяч грудящихся Чувашской республики — за хорошую, культурную дорогу.

Территория этой республики занимает одну тысячную часть территории Советского союза, а население составляет только одну двухсотую часть населения СССР — тем не менее борьба Чуваши за хорошую дорогу наиболее полно и ярко отражает работу Автодора, дает живую оценку принципиальным установкам, выдвинутым Автодором в области дорожного строительства.

В недрах Центрального совета о-ва были впервые разработаны основные принципы и методика организации и проведения дорожных работ, осуществляемых с трудучастием населения.

Эти принципы и установки нуждались в практической проверке в одном из районов Союза. Нужен был такой район, где задачи борьбы с бездорожьем были бы достаточно осознаны Автодорской общественностью и где была бы обеспечена поддержка со стороны местных руководящих органов.

Одним из таких районов оказалась Чувашская Автономная республика, где в конце 1930 г. был проведен при руководящем участии

Автодорской общественности первый опыт массового привлечения населения к дорожным работам.

Имея на своей территории 11.934 км дорог, Чувашия обладала только 33 км хорошо проезжих дорог и 72 км дорог с каменным покрытием, требовавшими капитального ремонта.

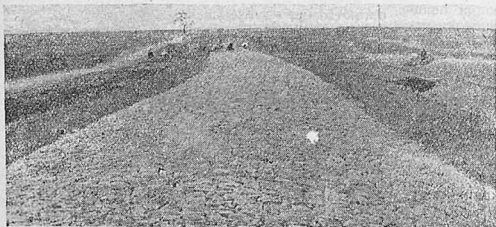
Во время распутицы ряд районов был на протяжении нескольких недель, а кое-где в течение 1½—2-х месяцев, отрезан от железнодорожных станций, пристаней и своего республиканского центра. Состояние дорог исключало возможность авто сообщения и при отсутствии внутри республики железнодорожной сети отдаляло районы от центра, требуя нескольких дней для связи между собой.

Под руководством местной организации Автодора в августе 1930 года была проведена «неделя дороги», положившая начало массовому участию населения в дорожных работах.

К концу 1930 года Чувашия увеличила сеть дорог до 12 632 км, и в том числе уже были 322 км улучшенных грунтовых дорог, 94 км дорог с каменным покрытием и 823 км дорог, улучшенных ремонтом. Проезжая сеть дорог увеличилась с 33 км до 1 244 км.

Годовой план работ 1930 года был выполнен на 364%.

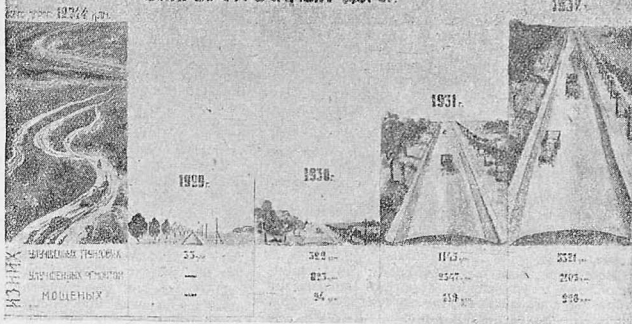
Это дало повод пересмотреть пятилетку дорожного строительства по республике, увеличив ее почти в 3 раза. Сотни километров новых про-



Заканчиваются работы по строительству важнейшей для Чувашии дороги — шоссе Чебоксары — Калаш от столицы республики к станции железной дороги. На снимке один из законченных участков шоссе. Слева — профилированный обезд.

Фото Чувашдортранса

УВЕЛИЧЕНИЕ СЕТИ БЛАГОУСТРОЕННЫХ ДОРОГ



Сравнительная диаграмма роста дорожного строительства в Ч.вашии

езжих дорог и мостов оказались непревзойденными агитаторами среди населения за массовый поход на дорожное строительство. Этим обеспечивается успех работ в последующие годы. Об этих успехах ярко свидетельствуют следующие цифры:

республику кольцом дорог, связывающих районы между собою и наконец дающих возможность вывозить товары и продукты из различных районов к основной автожелезной магистрали, связывающей Чебоксары (столица республики) с Канашом (основной железнодорожный узел).

Когда подробно знакомишься с работами в Чувашии, открывается грандиозная картина проделанных работ. Отдельные объекты строительства поражают своими размерами.

Новая трасса на протяжении 23 км проложена сквозь крупный дубовый лес, достигающий в поперечнике до 70 см, соединяет Ядрино с Шумерлей. Корчевка и разрубка леса производилась ручным способом.

В Шемуршинском лесу проложена новая трасса протяжением в 15 км, причем кроме корчевки леса устроена сплошная насыпь, так как место болотистое. Эта трасса, на устройство которой выполнено свыше 70 тыс. куб. м земляных работ, соединяет Канаш с Шемуршой.

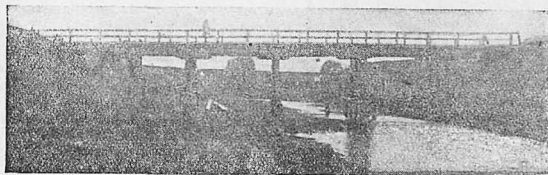
Трехболтаевская дамба протяжением около 1½ км, высотой в 2 м устроена в пойме реки Карклы. Выполнено 22 тыс. куб. м земляных работ.

Этот список можно значительно продлить перечислением километровых дамб, огромных мостов и новых трасс, устроенных в Чувашии.

М. Яльчикковский район покрыт густой сетью исключительно прямых, хорошо спланированных, сплошь запескованных дорог.

	До начала дороги	К концу 1930 г.	К концу 1931 г.	К концу 1932 г.
Общая сеть дорог	11 934	12 632	12 744	12 744
Из них:				
улучшенных грунто- вых	33	322	1 370	2 141
мощеных	72	94	116	185
дорог, улучшенных ремонтom	—	823	2 488	3 673
Всего благоустроен. дорог	33	1 244	3 374	5 999
В процентах благо- устр. дорог	0,3%	10%	31%	47,5%
Чувашия имела благо- устроенных дорог на 100 кв. км тер- ритории	0,2 км	7,2	22,8	34,5
и на 1 000 жителей	0,4 "	1,4	4,4	6,6

Чувашия завершает дорожное строительство устройством сети дорог, охватывающих



Новый мост длиной 60 м, построенный с трудучастием населения по тракту Чебоксары—Вурнары

Фото Чувашдортранса

Поражает во многих районах Чувашии высокое техническое качество работ—кюветы, укрепление откосов и т. д.—достигнутое при исключительной бедности в техническом персонале.

Большинство дорог снабжены дорожными знаками. Проводится массовое древонасаждение на протяжении сотен километров. На протяжении десятка километров осуществлен опыт посадки фруктовых деревьев.

Ликвидируется дорожная обезличка. Во многих районах на протяжении каждых 3—4 км стоят столбы с указанием—какое селение или колхоз отвечает за сохранность этого участка.

После дождей вы нередко встретите на районных и сельских дорогах людей, проводящих утюжку полотна, расчищающих водоотводы и т. д.

Население осознало необходимость строительства и улучшения дорог и показывает образцы социалистической организации труда. Перевыполнение норм—почти повсеместное явление. Ударничество и соцсоревнование имеют широкое распространение—целыми селениями отработывали по 12 дней вместо 6. Селения и колхозы посылают буксирные бригады в соседние отстающие селения по предложению ударников строительства. Тысячи колхозников и единоличников, не привлекаемые на работы, добровольно выходят на строительство, заражая своим энтузиазмом других участников. В Москве недавно была экскурсия ударников, среди которых имеются старики до 80 лет, добровольно работавшие по 1 месяцу и больше. Ряды ударников из года в год пополняются.

На помощь населению приходит вся советская общественность республики.

Профсоюзы и комсомол организуют суботники—вылазки из городских селений на доростроительство. На строительстве работают культбригады, передвижные театры, кино, оркестры и т. д.

Кооперация выходит со своими ларьками, походными кухнями.

ФОК выделяет дружины скорой помощи во главе с медицинским персоналом из ближайших больниц.

Партийные и советские органы, осуществляя повседневное руководство этими работами, проводят их в четком сочетании с другими хозяйственно-политическими кампаниями. Печать изо дня в день борется за хорошую дорогу, показывая лучшие образцы, бичуя отстающих. Не остаются в стороне пионеры и школьники, ведущие посылку для них и неоцененную для строительства работу по древонасаждению, помогая в культурной и другой работе, направленной на ускорение темпов борьбы с бездорожьем.

Комсомол Чувашии на Краевом съезде в Горьковском крае за образцовую работу получил Красное знамя.

Основная заслуга Чувашии заключается в том, что она показала, как надо разрешать дорожную проблему при минимальных затратах государственных средств, умело организуя внутренние ресурсы населения.

Центральный совет Автодора, организовав опыт в Чувашии, по существу создал школу—всесоюзную школу по дорожному строительству. Помогая ее росту и развитию, Автодор неослабно в течение трех лет извлекал для себя богатейший опыт, передавая его другим районам Союза. В 1931 г. Чувашский опыт повторили в Ленинградской области, Горьковском крае, Маробластии, Кара-Колтакии, Бурято-Монголии, Грузии и Ср.-волжском крае, выполнивших и перевыполнивших планы работ.

Чувашия, перевыполнившая пятилетний план, в основном разрешив дорожную проблему, должна теперь драться за улучшение качества, за образцовую организацию эксплуатации дорог. На этой основе должна расти и крепнуть автодорожская организация Чувашии.

Чувашия явилась пионером не только в области дорожного строительства,—впервые регулярные районы глассерного и аэросанного движения были также организованы в Чувашии.

В Чувашии может и должна быть создана школа практического преломления автодорожской творческой инициативы на всех участках борьбы общества за ускорение темпов социалистического строительства.



Экскурсия чувашей-ударников доростроительства в Москва. На снимке— группа экскурсантов вместе с членами президиума расширенного пленума дорсекции ЦС Автодора

Фото Кр о л ь

Заощение тракта Чебоксары-Канаш (Чувашия)

Фото Чувашдортранса



В результате трехлетней ударной борьбы, Чувашия в основном ликвидировала бездорожье. Вся сеть пригодна для автообщений. Во время самой жестокой распутицы гужевое движение не прерывается. Чувашия строит не просто дороги, но строит культурные социалистические дороги.

Новое отношение населения к дороге, проникнутое заботливостью и любовью к тому, что построено, свидетельствует о рождении новой дорожной культуры.

Колхозники и единоличники с меньшими

затратами возят на своих телегах до 25—30 пудов груза вместо 10—12, покрывая расстояние вдвое быстрее. Между отдельными районами установлено автобусное и автогрузовое сообщение. Руководящие партийные и советские органы получили возможность быстро и часто обращаться с районами.

Хорошая дорога помогла Чувашии первой в Союзе закончить сев и занять второе место по выполнению хлебазаготовок.

А. Блюм

УРАЛ РАПОРТУЕТ О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА ДОРОЖНЫХ РАБОТ

ЦУДОРТРАНС — СЕРЕБРЯКОВУ
ГЛАВДОРТРАНС — ТОЛМАЧЕВУ
ЦС АВТОДОРА — КУЙБИШЕВУ

Р а п о р т

При большевистском руководстве Цудортранса, Главдортранса, ЦС Автодора, обкома партии, облисполкома, при активной деятельности областного дорожного штаба и дружной работе ударников облдортранса, а также низовых дорожных звеньев на основе массового социсоревнования, проведения коммунистических субботников, широкого участия областной общественности и районной печати, активного участия автодорожников, комсомольской, колхозной и советской общественности, выполняя шесть условий т. Сталина, сочетая достроительство с другими хозяйственно-политическими кампаниями, Уральская область к XV годовщине Октябрьской революции выполнила досрочно план дорожных работ с трудучастием населения в физическом объеме на 98%, использовав трудучастие населения на 110%.

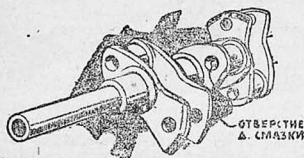
К настоящему времени построено грунтово-каменных дорог — 1 233 км, дорог с каменной одеждой — 32 км, мостов — 19 634 м, отремонтировано грунтовых дорог — 5 262 км, дорог с каменной одеждой — 200 км, мостов — 17 206 м на общую сумму 19 822 656 р., использовав трудучастие населения и тракторы на сумму 22 013 200 р. Объем выполненных работ увеличен против 1931 г. в четыре с половиной раза.

Досрочно выполнили и перевыполнили физический план дорожных работ 41 район. Дорожные работы продолжают в части постройки мостов, заготовки стройматериалов, и обеспечения плана 1933 г.

Начальник Облдортранса **Степанов**
Секретарь ячейки ВКП(б) **Воловников**
Председатель местного комитета **Бабаков**
Уралавтодор **Фролов**

НА ЛОНДОНСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ВЫСТАВКЕ

Англия, Франция, САСШ, Канада, Италия, Бельгия и Германия представлены в этом году на Олимпиаде — традиционной ежегодной лондонской автовывставке. На 80 марок меньше, чем в прошлом году. Всего 50. 26 английских, 16 «континентальных» и 8 американских. Олимпиада — салон английских авто. Европа показывает новинки в Париже. Америка ждет январской выставки в Нью-Йорке.

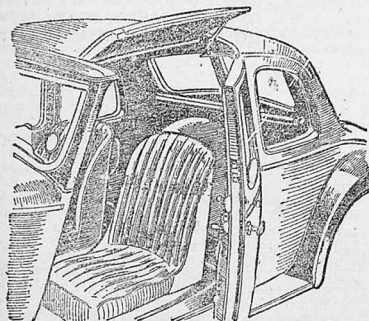


Вал отлично уравновешен. Часть полностью отбалансированного вала нового Гумбера, модель „Снайп-80“.

С каждым годом падающая посещаемость Олимпиады дошла в этом году до «рекордной» цифры — 185 тыс. человек (в 1927 г. — 275 тыс.) за 9 дней. Кризис. Нет покупателей.

Топчется толпа. Все больше зеваки. Машины сравнительно немного. И все-таки тесно. Много лишнего.

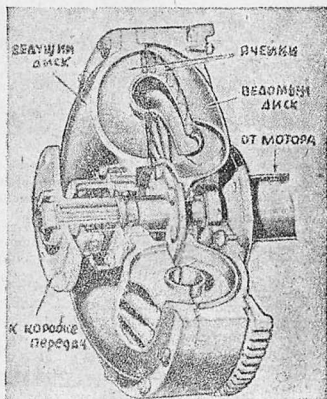
То, что в прошлом году было новинкой, в этом году стало стандартным оборудованием. Автоматические и синхронизированные коробки передач, свободный ход; подвеска мотора



Удобные двери. На машине Рилей одновременно с открытием двери поднимается часть крыши. При низкой посадке машины — это очень нужное приспособление

на резине — все это стало достоянием десятков типов машин, даже самых дешевых.

Реклама этих нововведений уже будничное дело. Новаторов в полном смысле слова нет. Есть прогрессивные фирмы, разрабатывающие и строящие изобретения, сделанные лишь в прошлом-позапрошлом году. В общем выставлен



Наиболее интересная деталь — «флюид-флайуил» — автомобиля Даймлер. Видны роторы и ячейки для циркуляции воды

ные на Олимпиаде машины выглядят примерно так: псевдо-обтекаемый кузов, заостренный радиатор, гладкие формы, 4-х или 6-цилиндровый мотор, покоящийся на резиновых подушках (8-ми и более цилиндрические редки). Бесшумная коробка передач, свободный ход, кое-где автоматическая смена передач, автоматическое сцепление (Бюнк, Крайслер), «жидкостный» маховик. О последнем — ниже. Рама с крестообразным траверсом. Независимую подвеску и привод на передние колеса англичане игнорируют.

Нет ничего выделяющегося, завлекающего. И завлекать некого. Предпринимаемые удачи от безрезультатного занывания покупателя.

Моторы новых машин почти безукоризненны. Дешевые, бесшумные, экономичные и легкие. Все автоматизировано: смазка, опережение зажигания и регулировка подачи рабочей смеси. Мотор покачивается на резиновых подушках, на рессорах (Лянчи, Плимут). Колесчатые валы вращаются ровно, как сплошной диск. Каждое колесо имеет противовесы. Легонкие электронные, боналитовые или алюминиевые поршни свободно ходят в стальных гильзах

цилиндров, вставленных в немее легкий блок. Шариковые и роликовые подшипники. Маховик становится все меньше. Вал и без него отлично сбалансирован. На спортивных машинах установлены компрессоры. Чаще всего непосредственно на валу, спереди.

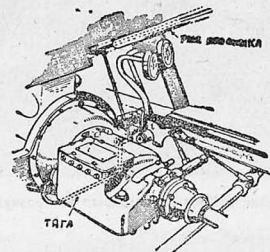
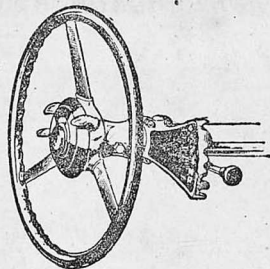
О свободном ходе, синхронизаторах, бесшумных коробках передач писалось и говорилось очень много. Сейчас входит в моду еще одно усовершенствование коробок передач — автоматическая смена. Ее ставят Армстронг-Сидлей, Деймлер, БСА, Марендаз, Стандарт, МЖ.

Пожалуй наиболее интересная деталь английских машин — это «флюид-флайуил» (жидкостный маховик). Это механизм, дающий огромную экономию и упрощающий работу водителя. Вместо маховика и сцепления ставят две чашки — одну на валу мотора, другую — на валу коробки передач. В чашках — система перегородок. Между ними циркулирует жидкость. Она и сцепляет эти чашки. «Флюид-флайуил» придает машине необычайную мягкость и в совокупности с свободным ходом дает возможность менять передачи не выключая сцепления. Англичане пророчат ему широкое будущее. «Флюид-флайуил» был впервые применен два года назад Деймлером, теперь его ставят еще Ланчестер и БСА.

Кстати, о БСА. Фирма раньше выпускала велосипеды и мотоциклы. Потом построила передне-приводной сайклкар. Теперь она выпустила две модели автомобилей. Одна — тот же сайклкар с передним приводом, но на четырех колесах, другая — маленькая, очень совершенная машина с «флюид-флайуил» и полуавтоматической сменой передач.

Троян — с мотором, расположенным сзади, остается верным своему принципу. Однако, новых подобных конструкций пока не появилось.

Мотор Рольс-Ройса постепенно начинает приходить к современным очертаниям. Поставлена синхронизированная коробка передач.

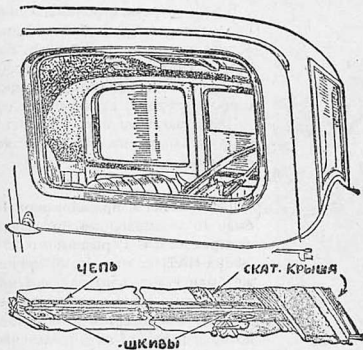


Еще одно усовершенствование коробки передач — автоматическая смена передач. Коробка системы Стандарт. Пунктиром показана проводка от рулевого колеса к коробке передач. Вверху — шкала и рукоятка на рулевом колесе

Особое внимание англичане обращают на мелочи, не являющиеся необходимостью для езды на автомобиле, но помогающие в различных случаях, при ремонте, да и вообще при пользовании машиной. Триумф и Армстронг-Сидлей имеют гидравлические «джеки» (так в Англии называют домкраты) на каждом колесе. Машина может быть поднята с места водителя. Характерный типично английский «слидинг-руф» (скатывающаяся крыша) в большинстве вариантов очень упрощен и механизирован. Приоткрывающиеся, не создающие сквозняка стекла, особая система сигнализаторов, удобные двери и т. д.

Форд организовал отдельную параллельную выставку, где показаны все последние модели Форд и Линкольн. (Заводы, между прочим, как известно, снизили выпуск до минимума).

«Олимпийское» соревнование конечно. Пресса кричит о цвете надежды (зеленый цвет доминирует на выставке). Но надежды мало. Замедлился и прогресс. Прогресс стоит денег. Публика разочарована.



Типичный английский «слидинг-руф». Скатывающаяся крыша Триумф приводится в движение бесконечной цепью

Юдол



Сталин и Молотов по дороге на Красную площадь



В ДНИ ПРАЗДНОВАНИЯ XV ГОДОМ

Празднование 15-й годовщины Октября в столице прошло с исключительным подъемом. Парад прошёл с мощными колоннами, со знаменами, плакатами, славящими о своих производственных победах демократическую Родину.

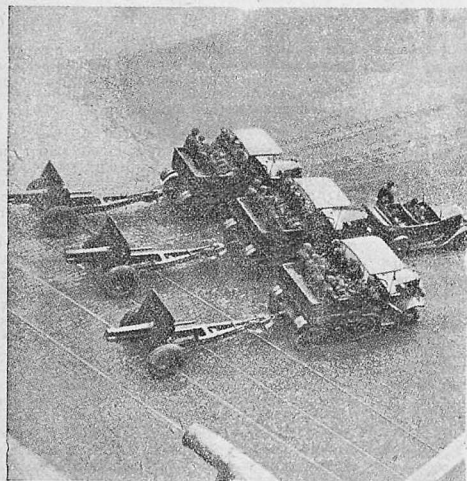
В часы парада стройные, сомкнутые шеренги солдат проходили по Красной площади. Вслед за ними шли колонны танков, тракторов, комбайнов, различных систем, на буксире многосильных тракторов, орудия, за ними моторизованная пехота, артиллерия, с прожекторами, звукоуловителями и т. д.

Парад наглядно показал, как с каждым годом увеличивается вооруженность нашей армии, как с каждым годом повышается ее боевая способность.

* * *

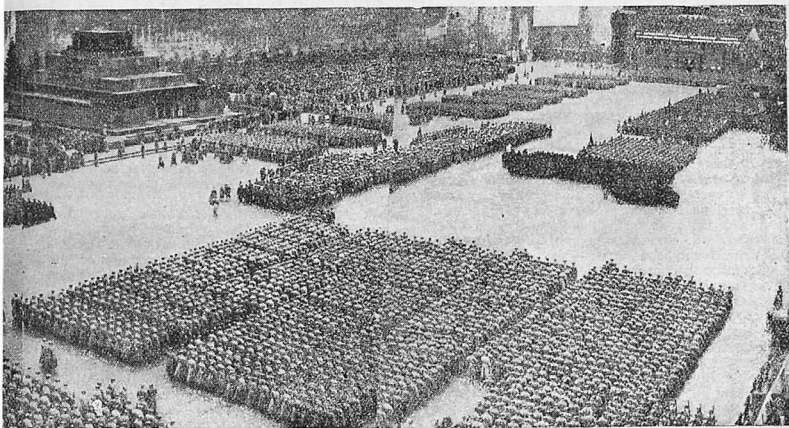
Для участия в праздновании 15-й годовщины Октября в Ярославле было собрано 16 автомашин из Ярославля. Из них 10 — «Форд-НАТИ», с Горьковского автозавода, 6 — «Форд-НАТИ», которые были выставлены на Ижевском заводе. Также были выставлены образцы малолитражных автомашин, изготовленные на Ижевском заводе.

Центральный совет Автодора организовал выставку, которая работала по определенному плану. На выставке было 2 зрелищных бригады, 3 бригады таксистов, 1 бригада ТАСС, сообщавшая последние сведения о торговом производстве, и бригада рупористов.



Моторизованные части маршируют по Красной площади

ие торжества в Москве



Военный парад на Красной площади

ЩИНЫ ОКТЯБРЯ

ой революции в красной сто-
Трудящиеся Москвы десятью
ми, лозунгами и диаграммами
стрировали свою мощь, свои

енги бойцов Красной армии
пехотой, кавалерией и артил-
е танки, заскользили танкетки
ракторов двигались тяжелые
радиосвязисты, автомашины

одом обогащается техническая
м годом повышается ее бое-

ины Октября в Москву при-
2 трехосных и одна 12-тонная
прибыли 2 трехосных машины
на Советской площади. Здесь
ых автомобилях „НАТИ-2“, из-

л специальную агитколонну,
7 и 8 ноября. В агитколонне
ссовиков, бригада затейников,
дения о достижениях автотрак-
ов.



Агитавтомобиль Автодора на улицах Москвы

Агитколонна в составе 94 чел. обслуживала места сбора демонстрации у заводов, на площадях, выступая с автодворским материалом, специально написанном к Октябрьским дням и лек-де Автодора.

8-го ноября агитколонна работала на машинах Ярославского завода, раз'езжая по городу вместе с прибывшими из Ярославля рабочими-ударниками и инженерно-техническим персоналом.

Годы ушли

В первом Октябре, в Ленинграде, мы с двумя матросами ходили реквизировать по дворам автомобили.

Формально почти все частные автомобили были еще в первый год мобилизованы военным ведомством. Но было это только формально. Фактически же, питерские богачи, получив с государства следующие по мобилизации крупнейшие суммы за свои машины, продолжали беспояснично держать их в собственных гаражах, приписав их к различным военнопromышленным комитетам. Закон о мобилизации автомобилей таким образом остался на бумаге, на нем только нажали владельцы. Даже Февральская революция не потревожила этой идиллии. Кое-кто, из скромности, передел своего шофера в военную форму и на этом маскарад ограничился. «Мобилизованные» машины по-прежнему возили банкиров и промышленников, передетых земгусарами, их жен, детей и собак.

Те, которые бежали за границу в промежутке между Февральской и Октябрьской революциями, ухитрились продать свои машины вторично тому же щедрому военному ведомству.

Один из матросов, бог весть где, раздобыл список «мобилизованных» в свое время машин, с этим списком мы и ходили по дворам. Мы врывались в уют чужих шоферских жилищ, тревожили хмурых дворников, постигавших медали, ступали в пререкания с представителями обывательской «домовой охраны», с беспредельным ужасом носивших на ремне за спиной ржавые берданки, или музейное рыцарское ружье средних веков. Мы носили с собой пачку подписанных ревкомом ордеров на конфискацию автомобилей и выполняли их тут же в гараже.

Защитные мероприятия владельцев были

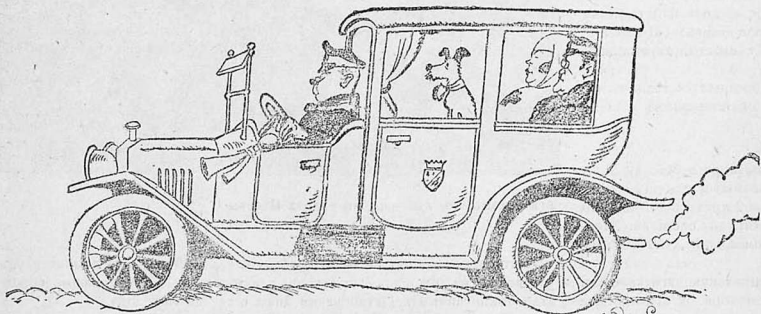
чрезвычайно однообразны. Со всех без исключения машин почему-то оказались сняты колеса. Машины беспомощно покоились на козлах, колеса почти всегда валялись тут же. Чудесные вещи творились также и с магнето. Оно почти всегда отсутствовало и обнаруживалось в самых неожиданных местах, однажды — под кроватью владельца, но чаще всего, почему-то в уборной...

Директор сибирского торгового банка ухитрился даже снять кузов с шасси и запрятать его отдельно в сарае, во дворе своего особняка на Каменноостровском проспекте. Мы почти целый день провозились потом с необъятной колымагой его промадлого Бенца.

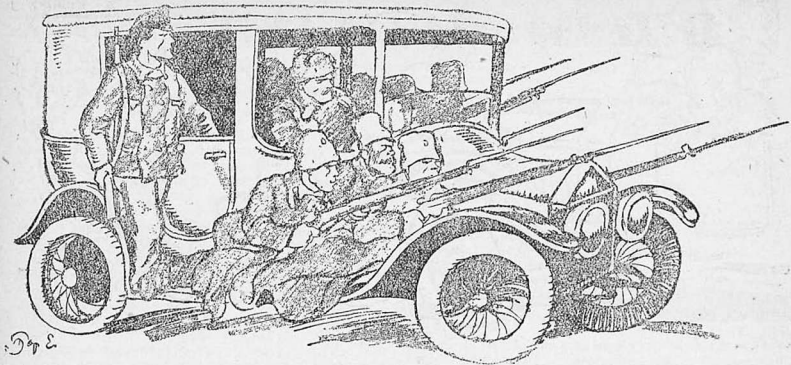
Шоферы почти всегда приходили к нам на помощь. Они обнаруживали недостающие части, сами выезжали на своих машинах, не желая с ними расставаться. На другой же день, ополсанные пулеметными лентами, вчерашние господские шоферы имели такой вид, будто бы они всю жизнь только и делали, что ездили на машинах революции.

Но бывали исключения. Тогда один из матросов крал свою цепкую, татуированную руку на плечо упрямого защитника хозяйского добра и вынимал браунинг. Пускать его в ход, конечно, не приходилось: шофер сразу же «попминал», где запрятана недостающая часть.

Стиль езды по городу эпохи 1917 г. был необычайно экзотичен. Обычно на каждое крыло машины ложился по красногвардейцу с винтовкой, да еще вдобавок — с прикинутым штыком. Из окон кузова тоже торчали штыки, так что машина напоминала гигантского оцетинившегося ежа. Пассажиры машины обычно громко распевали солдатские или революционные песни, а в иных случаях стреляли в воздух.



... «Мобилизованные» машины по-прежнему возили банкиров и промышленников, земгусарами, их жен, детей и собак



...Стиль езды по городу эпохи 1917 г. был необычайно экзотичен

Да и какие это были автомобили! Только в армию проникли к тому времени Панхарды и Рено, отдаленно напоминающие своими формами современную машину. В результате же нашей операции мы сдали ревкомом около двух десятков машин, большею частью — Бенцы и Рено, конечно, лимузины. Среди наших трофеев были также два Делоне-Бельвиля, нескольдак Opelей и один Пежо. Не знаю, где сейчас ходят эти машины и существуют ли они вообще на свете. Во всяком случае, если бы одна из них оказалась сейчас на улицах Москвы, то она, как обычно в таких случаях, вызвала бы ироническое любопытство прохожих и издевки школьников незелой коробкообразной формой своего кузова. А в те дни, наши трофеи казались нам воплощением технической культуры.

Годы шли. Революция растаскала автомобили столиц, губернских городов, модничавших помещиков. Мы таскали за собой эти автомобили через реки и льды, сквозь тайгу, по горным тропинкам, по болотам, пустыням и пескам, по проселочным дорогам, сквозь необъятные степи Украины и Крыма.

Автомобиль стал неотъемлемым спутником командиров крупных соединений Красной армии. В сущности, автомобиль необходим был скорее для престижа, потому что нормально пользоваться можно было только на шоссе и во время кратковременных стоянок по меньшей мере в губернских городах.

В обычное же время, в полевой обстановке, автомобиль представлял собой укасную обузу. Но как сладка была предель этой обузы на хорошем шоссе или в только что захваченном у белых городе!

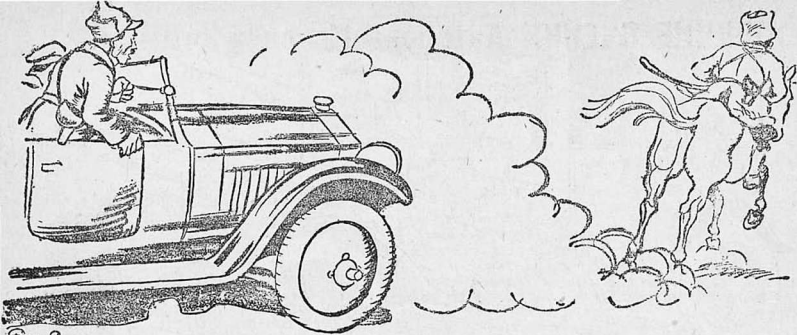
Странные требования предъявлялись командиром к своему автомобилю. Конструкторы, строявшие эти машины, были бы вероятно потрясены и скандализированы, если бы они ко-

да-либо узнали об этих требованиях. От машины прежде всего требовалось, чтобы она была вместительной, чтобы она имела хорошую скорость, чтобы она как можно реже портилась и легко заводилась. Некоторые командиры, кроме того, мечтали о том, чтобы их машина как можно больше проезжала на ходу, хлопала бы мотором и вообще производила как можно больше шума. Я знаю одного шофера этого времени, которого командиры переманивали друг друга самыми заманчивыми обещаниями. Ценность особо лихого шофера заключалась в том, что он... ездил без глушителя, умел пускаться сзади себя тучи вонючего бензинового дыма, и даже, когда бывал в хорошем настроении, умел выхлопывать огонь, так что создавалось впечатление, что автомобиль на ходу стреляет из-под кузова из мелкокалиберной пушки.

Однажды командир одного из полков нашей армии захватил у денкильцев потрепанный Тальбот. Командир этот был заслуженный, дивизионное начальство не решилось сразу же отобрать у него трофей, кстати сказать доставшийся ему с большим трудом. Командиру полка предложили мену.

У комиссара дивизии была лошадь, которую знал едва-ли не весь фронт. Это была изумительная золотистая кобыла, метиска, кажется на ней в свое время ездил сам батько Махно. Командир дивизии уговорил комиссара, тот отступился от своей лошади и ее повел к командиру полка менять на Тальбот.

Это была драматическая сцена. Командир полка успел только несколько дней поездить на своем Тальботе. Тальбот носился по пыльным улицам губернского украинского города с необычайным грохотом, как подвода, груженная железным утилем. Предложение обменять это сокровище на знаменитую кобылу встало командиру полка врасплох. Комиссару дивизии, владельцу кобылы, командир полка завидовал уже давно. Он был кавалеристом и не



..Командир поехал прочь не оглядываясь на потерянный навсегда автомобиль

мог видеть равнодушно хорошей лошади в чужих руках. Как он сам рассказывал, от этого зрелища у него делались спазмы в горле.

Мена состоялась в центре города, на площади у церкви. Собралось довольно много любопытных. Командир полка несколько раз обошел кабылу, он нервничал, ноздри его раздувались, сердце разрывалось на части. Наконец он, махнув рукой, отвернулся, легко вскочил в седло и поехал прочь, не оглядываясь на потерянный навсегда автомобиль.

Но мена однако же не состоялась. Командир полка сам испортил дело. Пока Тальбот барахтался на неуклюжем булыжнике мостовой, он поднял золотистую кабылу в галоп и легко обогнал автомобиль, обдав дивизионное начальство тучей пыли. Тогда комиссар дивизии выпрыгнул из машины и подошел к своей кабыле. Она стояла мокрая, вздрагивая боками, и, медленно повернув голову, посмотрела на своего хозяина влажным глазом. Комиссар вырвал повод из рук командира полка и вскочил в седло.

— Не надо мне твоей машины, Ваня,— сказал он прочувственно,— моя Лелька десяти автомобилей стоит. В общем — разошлись!

И снова шли годы. Армия перешла на мирное положение. Она стала снабжаться автомобилями в плановом порядке. Начался НЭП, на улицах столицы появились новенькие заграничные машины последних моделей.

Тресты и синдикаты соперничали между собой изяществом и новизной своих машин. Чем прочнее экономически было данное государственное хозяйственное предприятие, тем шире были его обороты, тем больше был его удельный вес в экономике страны, тем богаче были его автомобили.

Так случилось, что легковой автомобиль в нашей стране стал не только признаком ответ-

ственности своего пассажира, но и предметом роскоши.

Поездка на автомобиле по личным делам казалась преступлением. Этого требовал режим экономии. Юркие репортеры караулили на пригородных шоссе автомобили легкомысленных трестовцев, записывали их номера и потом «прорабатывали» владельцев в печати. Поехать за город на автомобиле с женой или не с женой, казалось таким же преступлением, как растрата казенных денег. И в те годы это на самом деле было так.

Но эти годы ушли. Мы сами стали делать автомобили, мы везли их тысячами из-за границы. Маленький фورد на улицах столицы или районного города стал обыкновенным явлением. Автомобиль изменил лицо нашей страны. Он понес знамя технической реконструкции чашего хозяйства в отдаленнейшие уголки нашего Союза, автомобиль появился в пустынях наших окраин, в степях, в горах и в тайге.

Новенький советский грузовичек повез лес и железо для наших новостроек, хлеб и хлопок красных обзоров, литературу в глухие избы читальни отдаленных колхозов. Десятки автобусных линий связали промышленные центры с рабочими поселками. СССР начинает садиться на автомобиль. Появилось немало собственных машин. Владельцы их получали эти машины в подарок от революции. Советская автомобильная промышленность напрягает сейчас все усилия для того, чтобы революция могла бы этих подарков делать как можно больше, чтобы в конечном итоге каждый трудящийся нашей страны мог при желании приобрести автомобиль.

Вот основные этапы облика легкового автомобиля в нашей стране: символ революционного насилия, символ власти, символ хозяйственного восстановления, символ социалистической реконструкции нашего хозяйства и культурно-бытового обеспечения широчайших масс.

ЛУЧШИЕ ЯЧЕЙКИ Автодора Красной столицы

Редакция «За Рулем» решила осветить работу нескольких лучших коллективов Москвы, чтобы перенести их опыт в другие коллективы. Ниже мы печатаем информацию наш-го со рудника, посетившего эти коллективы. Сейчас выявляем лучшие работоспособные коллективы г. Москвы. К сожалению их не так уж много.

Вот коллектив Автодора № 115 при Совнарком. Его показатели говорят сами за себя,— с прошлого года количество членов возросло на 70%, распространено 2500 лотерейных билетов, что составляет 170% к контрольному заданию. Сейчас коллектив поставил перед собой задачу довести количество распространенных билетов до 200% к заданию.

Коллектив участвовал в целом ряде массовых политических кампаний и развернул военную работу. Обучил за текущий год 100 чел. допризывников.

На автукурсах, организованных при коллективе, в каждой группе обучается бесплатно по 2 красноармейца.

Связь с подшефными колхозами и работа с деревней велась совместно с шеф-обществом.

Работа, проведенная коллективом, имеет и недочеты. О них резко говорит передовая статья бюллетеня, издаваемого ежемесячно:

«Мы не использовали еще всех тех возможностей, которыми располагаем.

Укрепление работы среднего звена наших уполномоченных — вот одна из основных задач нашего коллектива. Для того чтобы выполнить эту задачу, весь автодоровский актив должен включиться в работу, должен приложить еще больше усилий, проявить еще больше активности, построив свою работу на основе соревнования и ударничества. Наш коллектив на пленуме принял на себя ответственное обязательство взять на буксир одно из наиболее отстающих в районе по автодоровской работе предприятие — автобазу МСПО.

Это обязательство должно быть выполнено в кратчайший срок».

Коллектив завода «Красный пролетарий» еще очень молодой. Он существует с мая месяца

этого года. Несмотря на это Автодором охвачено 30% рабочих и работниц завода.

Коллектив пользуется на заводе большим авторитетом и участвует во всех массовых политических кампаниях.

По инициативе коллектива на заводе организованы ударные бригады имени Автодора; кроме того коллективом организована группа по подготовке допризывников 1910 г. и по изучению автозаводского дела, где были обучены 20 допризывников. За хорошую подготовку коллектив получил благодарность от районного военкома.

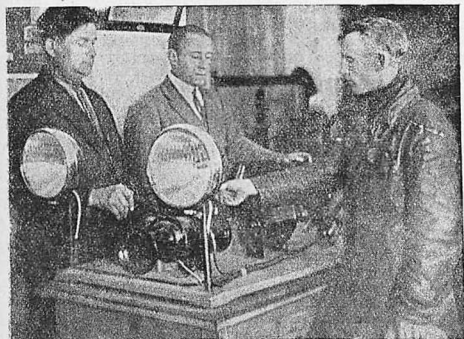
Все контрольные задания по распространению лотбилетов, автодоровской литературе и т. п. выполнены и перевыполнены.

Коллектив завода Металлдраув тоже не отстает. Этот коллектив в противоположность коллективу завода «Красный пролетарий» существует с самой организации Автодора (с 1927 г.) Он встречает 5-ю годовщину о-ва стойко и по-большевистски. Здесь выполняются все контрольные задания вышестоящих органов.

Все стены на дворе завода, в цехах, в вагонах заклеены автодоровскими лозунгами и плакатами. При гараже организованы курсы по изучению автодела и по переподготовке и повышению квалификации шоферов.

— «Сколько вами охвачено рабочих?» Председатель коллектива задумывается, а потом говорит: — «К пятилетию Автодора добьемся если не 100-процентного охвата, то наверное около этого, а сейчас охвачено 86%».

С. Хар



Экзаменационная комиссия по проверке шоферов проверяет знания по электрооборудованию автомобиля «Форд»

Фото Евзирихина (Союзфото)

ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ

МОТОРИЗАЦИИ И МЕХАНИЗАЦИИ

СОВРЕМЕННЫХ АРМИЙ

СТАТЬЯ 4

МОТО-МЕХАНИЗИРОВАННЫЕ СОЕДИНЕНИЯ,
ИХ ОРГАНИЗАЦИЯ И БОЕВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕИллюстрация
к статье взята из
книги немецкого
проф. Ф. Гайля
„Танки“

Если мы обратимся к опыту империалистической войны, то увидим, что роль танков сводилась преимущественно к лобовому, фронтальному прорыванию фронта обороны, к содействию пехоте в ее прогнывании лабиринта окопов, проволоки и других заграждений. Широкого маневра танков не было. Пехота давала общий тон бою и определяла тактику других родов войск в том числе и танков. Бой носил тягучий характер, борьба велась буквально сутками за каждый метр позиций.

При таких условиях подвижность танков имела второстепенное значение. Танки шли в атаку вплотную с пехотой, готовые в любой момент поддержать ее своим огнем и непосредственным содействием своего веса и брони по опасным точкам противника.

Схема боя была проста. Приданые пехоте танки к определенному часу, скрытно занимали исходные позиции в 1—2 километрах позади своей пехоты. В назначенный для атаки час, танки под прикрытием артиллерийского огня (огневого вала), а иногда и дымовой завесы, бросались на проволоку противника, делали в ней проходы, давили засевшую в окопах пехоту и уничтожали пулеметы и артиллерию. Пехота следовала непосредственно за танками в образовавшиеся в проволоке проходы и довершала уничтожение противника.

После атаки танки собирались на сборных пунктах, где получали дальнейшую задачу. Несовершенство противотанковой обороны и неожиданность танковых атак способствовали почти всегда первоначальному успеху танков. Но отсутствие достаточного резерва танков, хрупкость материальной части, конструкторские недочеты, а главное «упругость» обороняющегося противника сплошь и рядом сводили танковые атаки к нулю.

В результате опыта мировой войны выработалась определенная тактика танковых частей, отраженная в уставах всех армий.

В прошлых статьях мы уже отметили тенденции в развитии современных боевых машин — танков, броневиков, танкеток и т. д.

Появление быстрого танка типа «Виккерс», конструкция «колено-гусеничного» танка типа «Кристи», решение проблемы плавающего танка «Амфибия» и дальнейший рост танкостроения на совершенно новой базе нежелали в период мировой войны дают возможность по иному ставить вопросы оперативно-тактического использования танков и мото-механизированных соединений.

Начиная с 1925 г. в Англии, в САСШ, а затем во Франции были созданы опытные мото-механизированные соединения для разработки новых приемов боевого использования современных машин для проверки тех теоретических положений, которые выдвигались новаторами в области мото-механизации армий (Фуллер, Лидель Гарт, Аллео и др.).

Англия

Первый опытный броневой отряд (1927—1928 г.) у англичан состоял из разведывательной группы и главной группы.

В состав разведывательной группы входили малые танки и броневики (40 машин), в состав главной группы — средние танки, артиллерия, пулеметы, средства связи и инженерные средства. Опытный броневой отряд проработал ряд практических тем: а) оперативная разведка совместно с конницей, б) взаимодействие с пехотой и артиллерией, в) самостоятельные действия на большие расстояния.

В результате двухлетнего опыта англичане убедились в преимуществах современного механизированного соединения, оснащенного новейшими боевыми машинами. На основе проведенных учений было издано специальное «постановление по механизированным соединениям», являвшееся базой для дальнейших теоретических и практических работ.

В 1929—31 г. у англичан появляются механизированные (броневые) бригады, как дальнейшая ступень в механизации армии. Бригада состояла из нескольких батальонов танков, артиллерии сопровождения и средств разведки. Материальная часть бригады была современной — быстроходные танки, танкетки, самоходная артиллерия, авто-машины повышенной проходимости.

Механизированная бригада была испытана на многих опытных учениях и маневрах, в различных стадиях боя и операции.

Выводы были сделаны вполне положительные. Механизированная броневая бригада является новым средством борьбы, способным по иному решать тактические и оперативные задачи.

Появление механизированных частей заставило и другие роды войск (пехоту, конницу, артиллерию, авиацию) пересмотреть свое вооружение, свою тактику. Таким образом опытным путем была доказана необходимость реконструкции всех составных элементов современных армий.

Армия САСШ приступила к проведению опытов с механизированными частями после англичан, так как не располагала современным танком. Первый опытный механизированный отряд состоял из моторизованного пехотного батальона, нескольких взводов танков и бронемашин, моторизованной артиллерии, средств связи и инженерных.

Ударную задачу в отряде выполняли танки. Пехота и артиллерия обеспечивали успех танков. С моторизованным отрядом проводились опыты в различной обстановке в течение 1929 и 1930 гг. К этому времени у американцев появляются новейшие типы танков («Кристи») самоходная артиллерия, специальные химические машины, пулеметовозы и т. д.

Новая техника позволила создать более совершенный боевой организм, и с 1931 г. американцы приступили к проверке механизированного соединения общевойскового типа.

В состав нового механизированного отряда входят: а) авиация и бронемашинны как разведывательное средство, б) легкие и средние танки как средство удара, в) пехота и артиллерия как средство обеспечения и для сковывания противника.

Попутно с созданием опытных мех. частей и их проверкой в полевых условиях, американцы приступили к широкому оснащению своих пехотных и кавалерийских полков и дивизий автомашинами, броневиками и танками. В первую очередь моторизованы почти полностью обозы пех. и кав. полков.

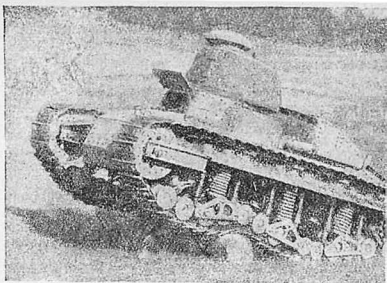
Франция

Во французской армии со времени мировой войны осталось несколько тысяч танков типа «Рено». В последние годы французы модернизировали свой танк «Рено», улучшив мотор, броню и вооружение. Приводим краткую характеристику танка «Рено» (1927 года, модернизированный): вес—7,8 т., мотор—60 л. с., толщина брони—30 мм, скорость—около 18 км в час, радиус действия—120 км, вооружение—1 пулемет или 1 пушка (укороченная 75 мм), команда—2 человека.

Наличие такого большого числа старых танков, естественно, влияет на организационные формы танковых соединений и их применение.

В области тактики танков французы до сих пор не ушли далеко от опыта позиционной войны 1918 г.

Французы в противоположность англичанам большое значение придают подвижным motori-



Французский танк „Рено“

зованным частям как входящим в состав пехотных и кавалерийских дивизий, так и самостоятельным. В связи с этим во Франции было уделено внимание конструкции броневых и грузовых машин повышенной проходимости и формированию специальных автомобильных и мотоциклетных рот (эскадронов), придаваемых кавалерии.

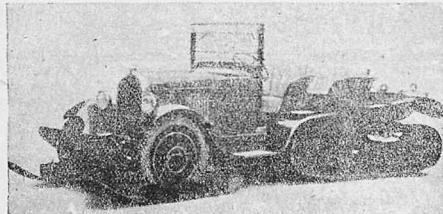
Германия

По версальскому договору немцам запрещено иметь в армии танки, но несмотря на это немцы уделяют в последние годы большое внимание теоретической разработке вопросов мото-механизации. На страницах военной печати мы встречаем очень много статей, всесторонне разбирающих как опыт других государств, так и предложения видных военных специалистов своей армии, среди которых генералу Секту принадлежит первое место в популяризации идей Фуллера. Симпатии немцев в отношении мото-механизации на стороне англичан, чей опыт немцы пока используют лишь на военных играх и при решении задач в классе.

Польша, Латвия, Эстония, Финляндия, Румыния

Среди наших соседей лишь в Польше довольно широко производятся опыты по мото-механизации армии. Хотя автотракторная промышленность в Польше еще слаба, все же в течение 1930—31 года в польской армии был создан опытный мото-механизированный от-

Французский „снегоход“ (на лыжах и гусеницах)



ряд, состоящий из бронемашин, мотоциклов и танков.

Основной тип танка в польской армии — французский модернизированный «Рено». Недавно Польша приобрела несколько английских танков «Виккерс» и танкеток «Карден-Ллойд». Повидимому в ближайшие годы польская армия примет меры к перевооружению своих частей новыми боевыми машинами и будет иметь самостоятельные механизированные соединения.

Что же касается Латвии, Эстонии, Финляндии и Румынии, то в армиях этих государств мото-механизация находится в зачаточном состоянии и особого интереса не представляет.

Боевое применение мото-механизированных войск

Моторизованный отряд. Примером такого отряда может служить так называемая моторизованная разведывательная группа французской пехотной дивизии, состоящая из: эскадрона конницы, эскадрона мотоциклистов (16 пулеметов) и эскадрона бронемашин. Иногда по обстановке моторизованный отряд усиливается пехотой, посаженной на грузовики, моторизованной артиллерией (одна, две батареи).

Характерной особенностью моторизованного отряда является большая подвижность на хороших дорогах, доходящая в среднем до 25—30 км в час. На плохих дорогах подвижность уменьшается вдове и больше. Как правило современный моторизованный отряд должен иметь машины повышенной проходимости (трехосная), дабы маневрировать не только по дорогам, но и вне их.

Входящая в состав моторизованного отряда конница используется для разведки в тех местах, где машина пройти не может (лес, сильно пересеченная местность), а также ночью. Мотоциклисты используются для связи и для скопления противника пулеметным огнем.

Командир пехотной дивизии, имея в своем распоряжении подобный моторизованный отряд, может использовать его главным обра-

зом для разведки, для преследования противника, для прикрытия своего фланга.

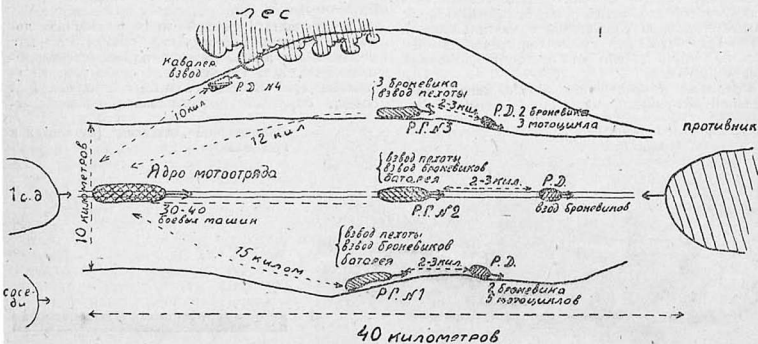
Отрицательной стороной моторизованного отряда является его большая уязвимость с воздуха. На самом деле, если мы представим себе, что по одной дороге движется отряд в составе 70—80 машин на дистанции одна от другой 30—40 м, то с воздуха подобная «кишка» длиной 2—2½ км. будет отлично наблюдаться.

При налете авиации все машины должны увеличить скорость движения или, если они стоят — замаскироваться, пользуясь деревьями, домами и т. п. При движении в разведку (см. схему № 1) моторизованный отряд высылает вперед и в сторону по дорогам серию «шупалец» так называемых разведывательных групп и разведывательных дозоров на удалении от ядра отряда в 10—15 км.

Разведывательные группы и дозоры (Р. Г. и Р. Д.) движутся скачками от одного наблюдательного пункта к другому, зорко высматривая противника, стараясь не обнаружить себя. Особенное внимание обращается на закрытые места: деревья, роши, долины. Потери во времени на остановках компенсируются быстротой проскакивания между пунктами наблюдения. Таким образом, если скорость отдельной машины может быть 50—60 км в час, если средняя скорость движения мотоотряда вне сферы влияния противника достигает 30—35 км в час, то средняя скорость в разведке, темп разведки не превышает 12—15 км в час. Эти нормы кладутся в основу всяких расчетов при решении боевых задач. При столкновении с небольшими разведчастями противника (кавалерийские разезды или моторизов. дозоры) разведгруппы и дозоры стараются сбить их и захватить пленных.

В основу маневра, не только разведывательных частей, но и моторизованного отряда в целом, кладется требование сковать противника с фронта небольшой частью своих сил, а всеми остальными силами обрушиться на один или оба фланга противника. Входящие в со-

Схема (№ 1) организации разведки мотоотряда



став мотоотряда броневики и танкисты действуют вне дорог, обходя части противника: пехота и артиллерия «спешиваются», отсылая машины за закрытия в тыл, не дальше 1—2 км, чтобы во время на них снова погрузиться и продолжать движение после боя.

Если сравнить темпы моторизованной разведки (12—15 км в час) с темпом пехотной разведки (3 км в час), то очевидно, что все преимущества на стороне мотора, даже без учета сохранения сил бойцов, двигающихся на машинах.

Система современной танковой атаки (см. схему № 2)

Технические данные современных танков таковы, что совершенно по-иному, в сравнении с опытом мировой войны, может быть организована танковая атака.

Наличие быстроходных танков в главных армиях позволяет не только придавать их пехоте, но организационно вводить их в состав кавалерийских частей (полков, бригад, дивизий) и создавать на них самостоятельные механизированные соединения.

Рассматривая схему танковой атаки, мы должны указать, что современная система обороны противника (во всех армиях) строится на глубоком эшелонировании огневых средств.

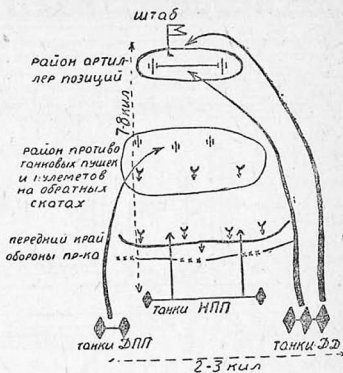
Как перед передним краем обороны, так и в глубине оборонительной позиции устраиваются различные противотанковые препятствия: проволока, мины, рвы, засеки, надолбы. На путях вероятного наступления танков ставятся специальные противотанковые пушки, пулеметы, огнеметы, минометы. В резерве обороняющегося будут и танки.

Таким образом, чтобы сломать современную оборонительную позицию, нужно не только прорвать проволоку и провалить позицию с фронта, но так обрушить на всю систему обороны, чтобы одновременно подвить на всю глубину все огневые средства обороняющегося, включая дивизионную и корпусную артиллерию, и нарушить, парализовать управление, ликвидировать в первую очередь штабы. Схематически это выльется в следующую картину.

Приданные пехоте танки (батальон танков на полк пехоты) с исходных позиций, не теряя связи с пехотой, бросаются на передний край обороны, прорывают проволоку, делают в ней для пехоты проходы, дают пулеметы на переднем крае.

Такие танки носят название танков непосредственной поддержки пехоты (танки НПП). Они работают непосредственно на пехоту, в тесном огневом и зрительно-взаимодействии с нею. Эти танки повсюду придают ствольным ротам и даже взводам. Ими распоряжаются пехотные командиры. Взвод танков двигается в атаку, как правило, развернутым фронтом, танки на пересяках 40—50 м. Рота танков в боевом порядке занимает по фронту 500—600 м, причем один из взводов (в английской роте 3 взвода по 5 танков в каждом) может быть во второй линии. При наличии большого числа танков (например 3—4 танковых баталь-

Схема (№2) танковой атаки всей глубины обороны.



она на стрелковую дивизию, часть танков получает задачу для действия в глубине обороны противника без непосредственной связи с пехотой. Такие танки составляют иногда два эшелона: дальней поддержки пехоты (танки ДПП) и дальнего действия (танки ДД).

Танки ДПП с исходных позиций по приказу командира пехотного полка или дивизии самостоятельно атакуют пулеметы противника и противотанковые орудия в глубине обороны (на обратных скатах возвышенностей, за рощами, в лощинах. Танки дальнего действия (ДД) двигаются, не обращая внимания на передний край, непосредственно в район артиллерийских позиций противника, находящихся в 5—7 км позади переднего края, где уничтожают батарею, а затем и войсковые штабы.

Естественно, что для целесообразного нацеливания всех танков должна быть произведена заблаговременно как наземная, так и воздушная разведка, дабы вскрыть хотя бы в грубых чертах систему обороны противника, без чего атака может захлебнуться.

Основная мысль указанной выше системы танковой атаки заключается в том, что эшелоны танков одновременно выходят к своим объектам атаки, потрясая всю систему обороны на всю ее глубину. Танковая атака поддерживается как артиллерией, так и авиацией.

Даже это краткое изложение основ танковой атаки дает представление о том, как по новому разрешаются современные проблемы военного дела, какую огромную роль играет в тактике войск мотор, заключенный в броню и перевозимый на поле боя могучие огневые средства — пушки и пулеметы.

А. Гречанин

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ на перекрестках городских улиц

Перекрестки бывают следующих типов: 1) перекресток, образуемый пересечением двух магистральных улиц, 2) пересечением магистральной и улицы местного движения (с преобладающим движением по первой), 3) грузовой и магистральной (со смешанным характером

движения на перекрестках устраняется до некоторой степени организацией попеременного движения в разных направлениях посредством световой или ручной сигнализации.

Исследование влияния перекрестков на пропускную способность улиц, проведенные в Нью-Йорке показали, что любой экипаж, движущийся по улице между перекрестками, проходит три стадии в своем движении: 1) разгон, ускоренное движение, 2) умеренное движение, 3) резкое замедление или полную остановку вблизи перекрестка. В результате этих наблюдений (Нью-Йорк, 5 Авеню) выяснилось, что максимальная пропускная способность одной ленты движения соответствует 1 020 экипажам в час при средней скорости в 20 км. Здесь же следует отметить, что многочисленные исследования в области определения наиболее выгодных скоростей для транспорта в пределах города показали, что максимальная пропускная способность улицы соответствует скорости примерно 24—25 км в час. Кроме того, чем ближе друг от друга перекрестки, тем меньше пропускная способность рассматриваемых улиц. Это обстоятельство следует особо учитывать при планировке новых городов и реконструкции старых.

Регулирование движения на перекрестках должно вестись так, чтобы экипажи не задерживались. Это может быть достигнуто применением синхронной световой или звуковой сигнализации, при которой один и тот же сигнал появляется сразу на всех перекрестках по мере движения экипажей. (Такие сигналы применяются в Чикаго, на бульваре Мичиган). При такой сигнализации наряду с увеличением скорости движения экипажей (до 30 км), резко возрастает пропускная способность улиц.

Естественно, что одни мероприятия по регулированию движения еще не решают вопро-

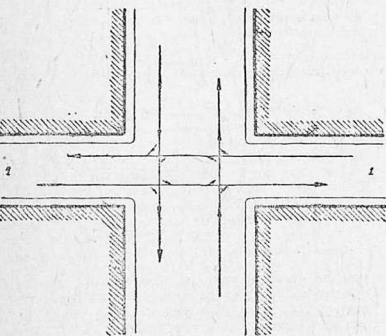


Рис. 1.

движения) и т. д. Поворот экипажей на перекрестках с соблюдением при этом максимальной безопасности для пешеходов при наличии интенсивного транспортного и пешеходного движения чрезвычайно сложен. Это, разумеется, резко отражается на пропускной способности пересекающихся улиц. Трудность движе-

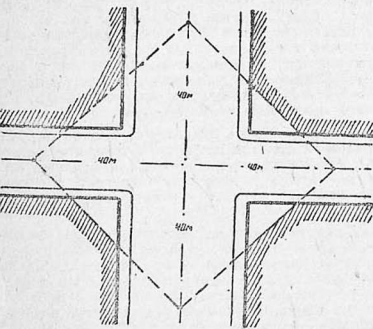


Рис. 2.

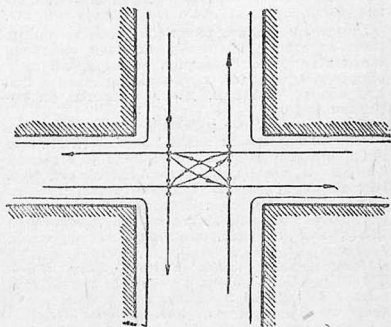


Рис. 3.

са организации движения. Ведущая роль целиком принадлежит надлежащей планировке перекрестков города.

Для обеспечения хорошей видимости на перекрестках нужно производить такую застройку и оформление углов перекрестка, при которой водитель транспорта, не въезжая на пересекаемую улицу, мог бы легко ориентироваться в происходящем на ней движении.

Так, например, при обычно практикуемой застройке (рис. 1) водитель транспорта лишен возможности видеть, что происходит на улице 2-2 при повороте или проезде с улицы 1-1 и наоборот.

Естественно, что при наличии путей трамвая движение еще более осложняется. Наиболее правильным будет оформление, обеспечивающее необходимую видимость на расстоянии, дающем возможность в любую погоду затормозить экипаж и пропустить поток пешеходов (см. рис. 2). При средней скорости в 25—30 км, этим расстоянием следует считать для легковых машин 20—25 м и для грузовых—15—18 м. В этом случае «треугольник видимости», построенный с основанием в 80 м и высотой 40 м, обеспечивает нужную видимость. Вся площадь внутри треугольника не должна быть застроена и покрыта зелеными насаждениями выше 65 см. Органы планировочных управлений при выдаче разрешений на застройку кварталов должны обязательно учитывать это.

При обычном расположении перекрестков возможные встречи отдельных экипажей имеют 16 опасных точек (см. рис. 3). Существует способ устройства рассредоточенных перекрестков, при котором число опасных пересечений уменьшается до 3 на каждом (см. рис. 4). Неудобство такого оборудования заключается в том, что экипажи, едущие влево, двигаются по дуге практически с небольшой скоростью и, естественно, тормозят все движение по основной магистрали.

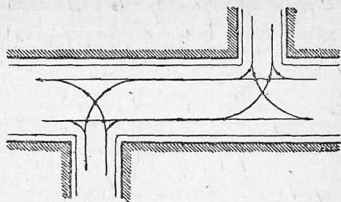


Рис. 4.

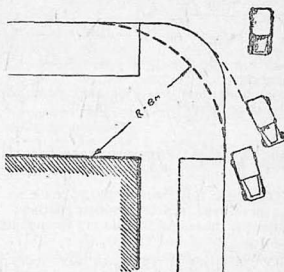


Рис. 5.

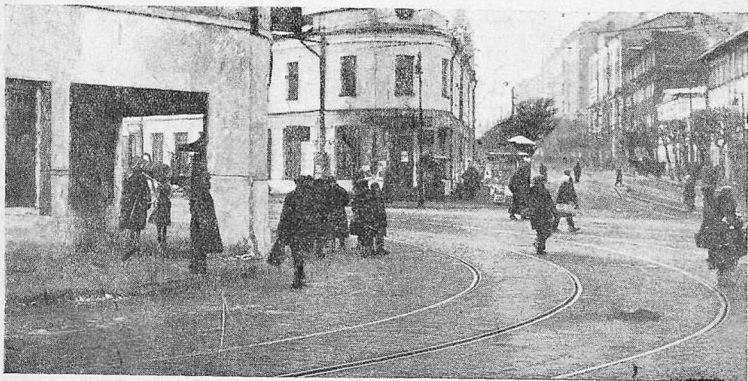


Рис. 6.

Кроме того, большое значение имеет правильное устройство закругления борта на перекрестке. С одной стороны поворачивающий экипаж должен иметь возможность быстро отделиться от общего потока движения, а с другой стороны ширина тротуара на перекрестке должна обеспечивать безопасное движение пешеходов. Практически наилучшие результаты получаются при очертании линии борта на перекрестке по принципу двух радиусов. В Америке практикуется очертание борта радиусом 3 и 33 м. В этом случае поворачивающий вправо экипаж имеет возможность быстро отделиться от общего потока. Такого рода устройство борта связано с тщательной пригонкой и подбором камня. Принятое у нас устройство борта одного радиуса также не может встретить серьезных возражений при условии, что радиус борта обеспечит быстрый поворот экипажа при скорости, равной скорости пешехода.

Автомобили легко делают поворот при радиусе закругления не ниже 8 м. На рис. 5 приводится пример поворота экипажей при радиусе в 4,5 м и при радиусе в 8 м. Из рисунка видно, что увеличение радиуса значительно облегчает условия движения поворачивающих и встречных экипажей.

Лига безупречных автомобилистов

В Америке и в Западной Европе с их огромным размахом автомобилизма борьба с аварийностью является одной из острых проблем.

Значительный интерес для автодорожцев Советского союза представляет новая автомобильная организация, возникшая за последнее время во Франции и носящая характерное название «Ветераны руля».

«Ветераны руля» — ассоциация, принимающая в число своих членом только тех автомобилистов, которые за пятнадцать лет управления машиной не имели ни одного «аксидана» (несчастного случая, аварии). Неудивительно, что в данное время число членом этой организации не достигает во Франции даже тысячи человек. «Ветераны руля» носят специальный значок.

В одном из французских журналов председатель «Ветеранов руля» — доктор М. Фринье высказывает ряд соображений о работе ассоциации, представляющих интерес и для советских автомобилистов.

Основная задача «Ветеранов руля» — свести к минимуму число несчастных случаев на наших дорогах. Для этого существует два метода:

Увеличить осторожность всех едущих по дороге (имеется в виду не только автомобиль, но и другие виды транспорта, а также пешеходы) и вывешивать и изгонять из среды водителей злостных «вредителей от автомобилизма».

В первой группе наиболее быстрыми и поэтому наиболее опасными пользователями дороги являются, конечно, автомобилисты. От них-то, — говорит председатель «Ветеранов ру-

ля», — мы и должны требовать безупречного соблюдения правил движения, о которых, кстати, им не всегда напоминают.

В особенности необходимо строго настаивать на том абсолютном правиле, чтобы машина выезжала в путь в безусловном хорошем техническом состоянии. — «А между тем, — восклицает Фринье, — сколько раз нам, «ветеранам», приходится констатировать к моменту аксидана плохо отрегулированные тормоза, «игру» в органах управления, большие дефекты в системе освещения. Водители таких машин в любой момент могут стать активными виновниками дорожных несчастий!»

И статистика подтверждает, что около 80 проц. несчастных случаев во Франции имели своей основой халатное или недостаточно внимательное отношение водителя к техническому состоянию своей машины.

Не менее важной задачей является борьба со «злостными» водителями. Хотя эти «шоферы» составляют по наблюдениям председателя «Ветеранов руля» меньшинство, все же число их в абсолютных цифрах достаточно велико. Поэтому все члены ассоциации строго следят за поведением проезжающих по дороге водителей, немедленно сообщая агентам дорожной полиции о всех машинах, нарушающих дорожные нормы. Так как авторитет «Ветеранов руля» в автодорожных вопросах во Франции очень велик, все их указания немедленно принимаются к сведению. Случай неосторожной или несправильной езды немедленно фиксируется, «герою» его немедленно посылается соответствующее уведомление, а при повторении — у такого водителя отбирается шоферское свидетельство.

В некоторых случаях целесообразно производить раскраску покрытия мостовой для указания движения пешеходов и для отметки границ остановки экипажей (шюллини), ожидающих проезда через перекресток.

Инж. А. Страментов

ля», — мы и должны требовать безупречного соблюдения правил движения, о которых, кстати, им не всегда напоминают.

В особенности необходимо строго настаивать на том абсолютном правиле, чтобы машина выезжала в путь в безусловном хорошем техническом состоянии. — «А между тем, — восклицает Фринье, — сколько раз нам, «ветеранам», приходится констатировать к моменту аксидана плохо отрегулированные тормоза, «игру» в органах управления, большие дефекты в системе освещения. Водители таких машин в любой момент могут стать активными виновниками дорожных несчастий!»

И статистика подтверждает, что около 80 проц. несчастных случаев во Франции имели своей основой халатное или недостаточно внимательное отношение водителя к техническому состоянию своей машины.

Не менее важной задачей является борьба со «злостными» водителями. Хотя эти «шоферы» составляют по наблюдениям председателя «Ветеранов руля» меньшинство, все же число их в абсолютных цифрах достаточно велико. Поэтому все члены ассоциации строго следят за поведением проезжающих по дороге водителей, немедленно сообщая агентам дорожной полиции о всех машинах, нарушающих дорожные нормы. Так как авторитет «Ветеранов руля» в автодорожных вопросах во Франции очень велик, все их указания немедленно принимаются к сведению. Случай неосторожной или несправильной езды немедленно фиксируется, «герою» его немедленно посылается соответствующее уведомление, а при повторении — у такого водителя отбирается шоферское свидетельство.

М. Лучанский

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

пису́т

ВЫПОЛНИМ ПЛАН НА 177%

Во время проведения месячника дорожничества Шадринский райавтодор (Уральская область) добился успехов, мобилизовав на ремонт дорог рабочих и колхозников. План дорожного строительства выполнен на 177% по физическому объему и на 100% по участию.

Одновременно с этим была развернута большая работа по реализации билетов 6-й автолотерей и займа 4-го завершающего года пятилетки.

Кроме того, райавтодор организовал специальную агитполосу на время уборочной и хлебозаготовительной кампании.

г. Шадринск

Петр Наборный



Наресий районный совет Автодора (Ленинград) выходит на первое место по конкурсу на лучшие образцы военной подготовки.

На снимке — при драйсовога т. Елизаров и начальник военного сектора т. Матильков, премированные сблазоветом Автодора. Фото Панармейстера

АВТОДОРОВЦЫ ПОМОГЛИ ЗАМОЩЕНИЮ

Одна из крупнейших дорожно-мостовых работ, производимая Лендорхозом, — асфальтирование пл. Урицкого в Ленинграде — закончена.

Уложено 56 тыс. кв. м асфальто-бетона в течение 4½ месяцев.

Автодоревцы Смольнинского райсовета оказали большую помощь работам, организовав 8 субботников с участием свыше тысячи чел. по перевозке, выгрузке и погрузке стройматериалов.

г. Ленинград

Дорожники

ДЛЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ПОЛЕЙ — 70 ТРАКТОРИСТОВ

Начали работать курсы трактористов в Порховском районе Ленобласти, организованные райсоветом Автодора и Райдортрансом.

На курсах обучается 70 чел. Большую помощь в комплектовании курсов оказали профсоюзы, развернув вокруг этого дела кампанию, направив на курсы ударников с производства.

Плохо, что курсы не обеспечены в полной мере учебными пособиями.

Облсовет Автодора должен срочно ликвидировать этот недостаток, снабдив курсы всеми необходимыми материалами.

с. Ленинград

А. Мал.

СЛЫХАЛИ ЛИ В ГАРАЖЕ РОССЕЛЬМАША О ШЕСТИ УСЛОВИЯХ т. СТАЛИНА?

В автогараже завода Россельмаш шоферы не прикреплены к машинам, а слесари-монтажники не закреплены за определенными работами. Ремонт начинает один товарищ, заканчивает другой, а в результате в случае недоброкачественного ремонта установить виновного невозможно.

Постановка учета работ и ситема начисления зарплаты никуда не годятся. Несмотря на то, что монтажники работают сдельно, наряды они не получают, расценки и норм не узнают.

Индивидуальной сдельщины в гараже нет. Весь заработок идет в общую кружку, а потом уже делится по разрядам.

В автогараже завода Россельмаш шоферы не чести квалифицированной рабсилы, невыполнения планов и т. д.

Терпеть такое положение дольше невозможно. Работа в гараже должна быть налажена, тем более, что на 190 рабочих имеется 11 служащих.

Дайте работникам гаража нормы, расценки, наряды — ликвидируйте обезличку, введите хозрасчет.

А. М.

Ростов н/Дону

ОТСУТСТВИЕ ДОРОГ МЕШАЕТ УСПЕХУ ХЛЕБОЗАГОТОВКИ

Кзыл-Ордынский район Южно-Кавказского областного — самый ответственный район по хлебозаготовкам.

Отсутствие дорог в районе очень тормозит хлебозаготовки. Большинство аулов связано тропинками, по которым хлеб можно перевезти только вьючным способом. Кроме того, не хватает мешковой тары и тяговой силы.

Скверно, что о дорогах никто не заботится.

Это объясняется тем, что из 50 с лишним аулов района лишь в одном имеется автодорожечная ячейка и уполномоченный по дорожному строительству.

Райавтодор должен немедленно развернуть работу по организации автодорожечных ячеек в аулах, поставив перед ними в первую очередь вопрос о дорожном строительстве.

Кзыл-Орда

А. Т.

БЕЗДОРОЖЬЕ — ТОРМОЗ КОЛХОЗНОЙ ТОРГОВЛЕ

Отсутствие хороших дорог в Верхне-Теплянском районе (УССР) тормозит поднятие товарности колхозного хозяйства и вообще затрудняет внутрирайонную связь. Дороги все в грязи, лужах, ухабах. Мосты в большинстве случаев пришли в полную негодность. При выборе сельсовета колхозно-крестьянские массы дали ему специальный наказ — улучшить

дороги. Однако до сих пор почти ничего не сделано.

Райавтодору нужно немедленно заняться этим вопросом и совместно с доруполномоченными сельсоветов провести ремонт дорог и мостов района.

В.-Теплянский район, УССР

Р. Лаптинов

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ВОСПИТАНИЮ ШОФЕРСКОЙ МАССЫ

Дирекция Северо-Кавказского крайдортранса недопустимо халатно относится к своему автопарку. Вследствие безхозяйственности машины выходят из строя одна за другой.

Шоферы во время работы не обращают внимания на дорогу, едут, как попало, в результате бесчисленные поломки, а дирекция ни-

каких мер не принимает. При сдаче машины другой смене водители стараются скрыть повреждения.

Дирекция должна устранить все эти недостатки, а общественности следует заняться воспитанием шоферской массы.

Ростов и/Дону

Рабор

БОЛЬШЕ БЕРЕЖЛИВОСТИ К ОБЩЕСТВЕННОЙ СОБСТВЕННОСТИ

Всю прошлую зиму тракторы и комбайны зерносовхоза им. Фрунзе стояли под открытым небом, без всякой охраны.

В этом году предстоит то же самое, так как помещений нет и они не строятся. Надо поза-

ботиться хотя бы о том, чтобы снять динамокарбюраторы и магнето.

Администрации зерносовхоза следует бережнее относиться к своему тракторному парку.

г. Самара

К. Д. В.

НАСЕЛЕНИЕ РАСТЕТ, А АВТОТРАНСПОРТ УМЕНЬШАЕТСЯ

Рост населения г. Подольска требует развития транспортного хозяйства. Однако, если в 1930 г. по линии Подольск — Лукошино ходило 7 автобусов и 25 грузовых и полугрузовых автомобилей, то сейчас этот участок обслужи-

вается одним автобусом да и тот часто находится в ремонте.

Обращаем внимание Московского совета на это совершенно ненормальное положение.

г. Подольск

Рабор

НА ЗАПЛАТОЧКАХ ДАЛЕКО НЕ УЕДЕШЬ

В гараже Ижстроя в настоящее время находится 6 автомашин.

Как будто бы хозяйство небольшое, а беспорядков много. Штат шоферов — 15 человек. 7 человек имеют права на управление машинами, а 8 не имеют.

Кроме того имеется грузовая «форд» 1,5-тонный, который уже отжил свой век. Пом. шоферу приходится брать небольшую доску при переходе с одной скорости на другую, вставлять в рычаг и в передний щиток доску и держать руками не спуская глаз. Куда такое дело годится? Как может шофер работать спокойно, когда все части машины изношены: сварена трижды колонка вентилятора, то и дело обрывается шкивок, выхлопная труба накаливается добела, отчего может получиться

взрыв бензина, так как трубка течет. Администрация гаража не обращает на все это никакого внимания, не заботится о запасных частях, которых, по видимому, в Ижевске нет.

Имеются также 2 машины Амо, которые страдают из-за отсутствия камер. Одна машина стоит из-за камер без колес, у другой машины на каждой камере по 60—70 заплат заклейт, поедут — пшик! и заплат отстала. То и дело шоферы сидят и клеят камеры.

А строительство ждет материалов.

Местный Облдортранс совершенно не интересуется состоянием автохозяйства Ижстрояского гаража. Надеюсь, что редакция журнала «За рулем» не оставит всех этих безобразий без внимания.

Ижевск

Лави

На общественный суд!

ПОЩРЯЮТ АВАРИЙЩИКОВ

Некоторые шоферы гаража зерносовхоза «Красный Октябрь» Нижне-волжского края плохо относятся к своим обязанностям. Так например, шофер Кучеренко, ехавший на автомобиле «форд» 1,5 т, не заметил, как у него лопнул поршень, провалился в катер, и палец протер цилиндр насквозь, после чего машина вышла из строя. Однако вместо взыскания администрация хотела перевести его на новый только полученный Амо.

Администрации следует не поощрять таких товарищей, а принимать в отношении их самые суровые меры.

Зерносовхоз «Красный Октябрь»

Шофер

3 ГОДА СТРОЯТ ШОССЕ, А КОНЦА ДЕЛУ НЕ ВИДНО

Дорожное строительство — узкое место в работе Рогачевского района. 3 года назад было запроектировано шоссе Годиловичи—Городец протяжением 12 км. За этот срок произведено лишь 30% работ.

Главная причина этих «темпов» — обезличка в руководстве строительством дороги.

Автодорожская организация также не интересуется дорожным строительством в районе. Население к труду участию совершенно не привлекает.

Необходимо немедленно добиться перелома в работе всего района, а в особенности на шоссе Годиловичи—Городец.

Рогачевский район БССР

И. С.

„ЛЮБИТЕЛИ“ ОХОТЫ

В первой половине октября группа администраторов областных организаций Удмуртской автономной области (г. Ижевск) решила использовать выходной день для охоты. Итти до места охоты было слишком далеко и поэтому решили ехать на машине. Начальник Облдортранса т. Поздеев взял автобус «форд» и решил показать свое искусство управлять автомашиной. Водитель автобуса от работы был освобожден и за руль сел Поздеев. Проехав 10—11 км, на небольшом повороте автобус вместе с группой лихих охотников был перевернут кверху колесами. Увы, охота была сорвана.

В результате вдребезги разбит кузов автобуса, за который месяц тому назад было уп-



Вследствие небрежного осмотра машин перед выходом из гаража и небрежной езды происходят аварии.

На снимке — автомашина Евлаторийской МТС, потерпевшая аварию на углу Гаваловского и Отходного пер. в г. Ялте. Причина — заедание руля

Фото Коренева

ложено 5 тыс. руб., разбита кабина, а все охотники получили основательные ранения.

Поздеев прав на езде не имеет. Кроме того это не первый случай в Ижевске, но мер в отношении хозяйственников вроде Поздеева никто не принимает.

Автодорожская общественность просит соответствующие организации положить конец подобного рода развлечению.

г. Ижевск

Искра

270 ЗАБРОШЕННЫХ МАШИН

Во всех гаражах Никитовки (Донбасс) заведен очень странный порядок: ездят на новых машинах, а при поломке бросают их и за ремонтируют. Таких заброшенных машин в Никитовке 270.

Нужно немедленно забрать у никитовцев все эти машины и передать их организациям, которые сумеют их отремонтировать и восстановить для дальнейшей работы.

Белгород

Шофер

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛДЕН**

Издатель: **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита В-40782. Техред. Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра революции» Мособлполиграф, Москва, Филипп, 13. З. Т. 1892. Тираж 36 000. Стал В 5—170×250 мм. 1 бум. лит. Количество знаков в одном бумажном листе 202 700. Издание № 1781. Журнал сдан в набор 15 ноября, подписан к печати 27 ноября. Приступлено типографией к печати* 28/ХI.

3-я ВСЕСОЮЗНАЯ Авто-Мото-Вело ЛОТЕРЕЯ АВТОДОРА

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМУ ХОЗЯЙСТВ
Страны советов необходимы мощные
авто. транспорт и хорошие проезжие
дороги

АВТОМОБИЛЬ-
ТРУДЯЩИМ СЯ!

УЧАСТИЕ В 3-й ЛОТЕРЕЕ АВТ ДОРА —
это денежный в лад советской общест-
венности в деле «автомобилизации,
тракторизации и дорожного строитель-
ства СССР».

О Ф И Ц И А Л Ъ Н А Я Т А Б Л И Ц А

тиража выигрышей по билетам 22-го разряда 3-й Всесоюзной лотереи Автодора

Тираж произведен в городе Ташкенте. Клуб САКУ 12 и 13 октября 1932 года. ВСЕГО в тираже разыграно 1 666 вы-
игрышей на сумму 59 000 р. Настоящая таблица составлена по карточным записям номеров серий, начиная с низших.
ПРЕЖДЕ ЧЕМ ПРОВЕРИТЬ БИЛЕТЫ, ОБРАТИ
ВНИМАНИЕ НА «АЗРЯД БИЛЕТОВ.

ВНИМАНИЕ! Прежде, чем приступить к проверке лотерейных билетов, необходимо ознакомиться с правилами
пользования таблицей (с.ч. ниже).

№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в руб. и коп.	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в руб. и коп.	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в руб. и коп.	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в руб. и коп.	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в руб. и коп.	№№ серий	№№ билетов	Стоимость выигрыша в руб. и коп.
0019	86	300	0852	12	200	1677	11	120	2563	80	120	3005	52	40	3644	67	200
0042	02	40	0881	30	200	1682	76	200	2565	23	200	3013	21	40	3654	19	200
0055	43	40	0924	23	400	1698	02	200	2578	32	40	3019	100	40	3672	03	200
0062	08	80	0936	50	200	1713	36	200	2588	26	80	3021	83	120	3682	97	200
0069	69	120	0947	30	200	1717	50	200	2594	36	40	3026	23	200	3685	38	80
0071	54	40	0959	76	40	1730	35	200	2596	01	200	3054	22	40	3699	98	40
0103	96	200	1013	95	120	1730	87	100	2607	70	120	3082	70	200	3709	100	40
0121	70	80	1025	87	40	1743	79	40	2634	70	80	3107	03	120	3741	94	200
0122	88	40	1041	65	200	1765	16	40	2636	46	200	3108	44	80	3742	1—100	12
0131	38	200	1053	51	80	1771	06	40	2367	65	2500	3127	09	200	3775	99	200
0135	30	40	1059	09	40	1786	88	200	2600	95	200	3128	39	200	3797	1—100	4
0142	89	200	1053	15	2500	1804	94	40	2708	71	40	3129	85	200	3807	65	400
0175	97	400	1105	50	40	1803	66	120	2735	93	200	3150	43	2500	3850	59	200
0234	65	80	1184	87	80	1822	27	40	2738	39	200	3156	46	200	3857	27	40
0234	20	80	1188	20	40	1871	05	80	2754	49	8	3163	44	200	3870	28	200
0234	23	200	1191	59	40	1988	43	40	2760	87	200	3194	82	200	3880	39	80
0254	44	200	1195	65	40	2031	31	200	2765	20	40	3207	18	200	3886	51	200
0272	30	200	1196	29	40	2108	51	300	2705	48	200	3219	05	120	3893	50	80
0299	58	40	1210	34	80	2112	29	200	2767	67	200	3233	90	80	3942	20	80
0304	22	300	1215	87	200	2124	03	200	2775	67	80	3233	12	40	3954	88	200
0317	36	40	1245	83	80	2139	73	80	2784	50	80	3251	41	400	3965	62	200
0340	71	80	1272	22	1000	2150	19	40	2811	1—100	4	3269	41	80	4020	65	200
0361	1—100	4	1291	88	120	2194	44	40	2818	1—100	4	3271	79	200	4045	59	40
0396	02	200	1308	09	40	2195	98	200	2832	70	200	3277	07	200	4051	62	200
0401	53	80	1335	44	200	2201	79	40	2842	32	200	3345	54	40	4072	57	200
0402	72	300	1342	89	40	2202	72	80	2867	08	40	3346	64	200	4082	66	400
0448	14	80	1352	40	200	2208	85	120	2880	81	200	3331	34	80	4126	92	40
0451	1—100	4	1360	10	200	2238	03	40	2881	93	200	3335	80	200	4131	22	200
0523	94	40	1366	39	40	2242	97	200	2891	40	200	3336	95	100	4135	73	40
0526	85	200	1373	40	40	2255	1—100	4	2891	01	120	3410	20	200	4144	95	200
0532	25	40	1404	22	200	2285	47	400	2899	74	200	3440	07	40	4174	1—100	4
0558	71	120	1411	39	40	2297	84	200	2906	46	400	3510	92	4	4207	97	40
0603	65	40	1429	87	200	2313	60	40	2908	30	80	3513	98	200	4231	77	200
0617	41	40	1443	1—100	10	2335	62	200	2913	75	40	3516	60	80	4258	37	40
0621	03	200	1447	59	200	2339	90	80	2916	03	40	3518	29	120	4265	57	80
0629	73	40	1449	1—100	4	2342	92	40	2922	10	80	3530	18	200	4277	22	40
0634	50	40	1452	58	120	2343	03	80	2924	70	120	3571	63	40	4283	76	200
0655	08	80	1471	1—100	4	2359	33	40	2939	02	200	3584	38	200	402	45	40
0661	17	40	1475	58	400	2376	12	40	2940	19	100	3585	29	40	4325	75	80
0710	83	40	1484	12	200	2438	1—100	10	2952	70	200	3592	73	40	4336	1—100	4
0739	44	200	1496	36	200	2449	94	40	2955	05	200	3603	42	40	4342	05	200
0775	63	80	1530	16	200	2458	80	200	2956	57	200	3609	76	80	4342	08	2500
0782	38	200	1532	70	200	2453	86	80	2930	93	200	3616	07	300	4360	93	40
0823	21	80	1573	47	300	2466	57	200	2961	30	40	3618	96	200	4381	54	1000
0827	1—100	12	1589	04	200	2517	49	100	2969	84	40	3628	36	40	4383	72	40
0850	75	400	1635	25	120	2543	18	120	2934	70	120	3641	27	80	4449	77	40
					120	2553	92	120	2991	52	200	3643	90	200	4487	21	80

(См. продолж. на следующ. странице).

СПИСОК ВЫИГРЫШЕЙ 22-го РАЗРЯДА 3-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

№№ п/п	Наименование выигрышей	Кол-во выигрышей	Стоимость выигрыша	На сумму	№№ п/п	Наименование выигрышей	Кол-во выигрышей	Стоимость выигрыша	На сумму
1.	Автомобиль Форд „А“ или „АА“, трактор, винубатор, сложная молотилка (по выбору)	4	2 500	10000	7.	Дорожный чемодан, часы, соломорезка, мужской или дамский костюм, детские игры (меклано) (по выбору)	60	80	3 200
2.	Мотоцикл, тракторная сплотовалка, тракторная сепалка, пишанно (по выбору)	8	1 000	8 000	8.	Комплект белья, плуг, диаметр, набор пчеловодного инструмента, портфель (меклано) (по выбору)	80	40	3 200
3.	Автоматически по СССР, ламповый радиоприемник, сепарагор, плуг, бороны (по выбору)	10	400	4 000	9.	Дорожное одеяло, часы-бульварник, спортивной, детские игры (по выбору)	200	13	2 600
4.	Детский педальный автомобиль, тракторная сенокосилка, охотничье ружье (по выбору)	6	300	1 800	10.	Предметы спорта: кошки, ладки, предметы ширпотреба, детские игры (по выбору)	300	10	3 000
5.	Велосипед, место в доме отдыха, сепаратор, (по выбору)	100	200	20 000	11.	Водный спортивной, предметы ширпотреба, детские игрушки (по выбору)	1 000	4	4 000
6.	Кож. костюм, музыкальные инструменты, техническая библиотека, набор садово-огородного инвентаря, пальто (по выбору)	30	120	3 400					
ВСЕГО							выигрышей 1.666 на сумму 59.000		

КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТАБЛИЦЕЙ

Для проверки билета отыскать № серии (на таблице слева) в первой колонке; если такового номера нет, — дальнейшая проверка не требуется — билет не выиграл. В случае совпадения номера серии с номером в таблице — считать номер билета (обозначен в правой части билета). При точном совпадении номера серий и билета билет выиграл; стоимость выигрыша обозначена в одну строку с указанными №№ в таблице; Если в графе обозначено „1—100“, значит выиграли все лотерейные билеты с одинаковыми номерами серий, обозначенных в таблице.

ПРИМЕЧАНИЕ: При проверке серий лотбилетов по таблицам следует отбрасывать нули, стоящие с левой стороны в номерах, обозначенных как на лотбилетах, так и в таблицах.

ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫША

1) Выигрыши, по желанию выигравшего выдаются, вещами или деньгами, согласно списка выигрышей. 2) В таблице указана только стоимость выигрыша. Списки выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы. Наименование выигрыша соответствует стоимости, помещенной в списке выигрышей. 3) Денежная выплата выигрышей в 4, 10, 12, 40 и 80 рублей производится немедленно, по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка, а в 4, 10 и 12 рублей — также всеми гострудоберассами. 4) Для получения всех выигрышей вещами, а также для получения выигрышей деньгами от 120 руб. и выше выигравшие пересылают свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва, Садово-Кудринская ул., д. 17 — Лотерейному комитету АВТОДОРА; при пересылке билета, выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно, или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой — наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани. 5) Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета. 6) Срок заявки на получение выигрыша вещами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами — 6 мес. со дня опубликования таблицы выигрышей в газете „Правда Востока“ и газете „Известия ЦИК СССР и ВЦИК“. 7) Выигрыши, невостребованные держателями в 6-месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение о-ва АВТОДОР. 8) Никакие заявки об утере, краже и т. д. Лоткомом не принимаются. Все справки по вопросам, связанным с получением выигрышей, можно получить в Ташкенте в Узавтодоре, Крыловская, 17 и Лотерейном комитете по адресу: Москва, Садово-Кудринская ул., д. 17. Кроме этого все справки выдаются во всех отделениях АВТОДОРА.

Председатель тиражной комиссии Узавтодора Афанасьев, зам. председателя тиражной комиссии от РККА САВО Тиммерман, зам. председателя тиражной комиссии от Узавтодора Звоняной, члены тиражной комиссии ЦК ЛКСМУз Зувич, горком ЛКСМУз Керимов, лотком Узавтодора Николаева, активист о-ва Лукьянов, завод „Сельмаш“ Абду-Муминов, Туркменавтородор Краснов, Таджикиавтородор Кузнецов, представитель НКФ Узбекистана Каупович, представитель НКРКИ Узбекистана Введенский.

Секретарь тиражной комиссии Дворцов.