

За рулем



ДВАДЦАТЬ ПЕРВЫЙ ГОД
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

1937 **ДЕКАБРЬ** 1937

12

*День выборов
в Верховный Совет
СССР*

**ВСЕ НА ВЫБОРЫ
В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР!**

ДЕКАБРЬ №23 1937
ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ МОСКВА

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ПОПУЛЯРНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ДЕЛУ

ДЕКАБРЬ 1937 г.

Выходит два
раза в месяц

23

Десятый
год издания

ЗАМЦЕМ



Да здравствует великое
непобедимое знамя
Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина!

Торжество советской демократии

Близится 12 декабря — день выборов в Верховный Совет СССР.

По всей нашей необъятной стране, в связи с предстоящими выборами, идет широкая переключка преданных сынов и дочерей социалистической родины. Лучшие стахановцы заводов и колхозных долей встречают день 12 декабря новыми производственными победами. Промышленные предприятия готовятся к этому дню досрочно выполнить план 1937 года. Красноармейцы неустанно повышают качество боевой и политической подготовки. Славные летчики завоевывают новые международные рекорды.

За 20 лет, в кратчайший исторический срок, на огромном пространстве, занимающем шестую часть мира, достигнут нигде и никогда невиданный расцвет человеческой жизни — радостной и счастливой.

В Стране Советов нет эксплуатации человека человеком. Народ сбросил со своих плеч многочисленных паразитов и выпрямился во весь свой богатырский рост, вздохнул полной грудью.

У нас в стране все поставлено на службу народу. Заботой о трудящихся проникнуты все мысли и дела руководителей партии и советского правительства.

У Коммунистической партии, у нашего правительства, у великого Сталина нет другой заботы, кроме заботы о народе. И на сталинскую заботу народ отвечает самоотверженным трудом на благо своей социалистической родины, на укрепление своего государства.

История не знает примера, когда производительные силы страны росли бы с такой стремительной быстротой, как у нас в стране социализма.

«Если продукция всей крупной промышленности (в ценах 1926/27 г.) составляла в 1913 г. 11 миллиардов рублей, а в 1920 году скатилась до 1,7 миллиарда рублей, то в текущем 1937 году она достигнет свыше 90 миллиардов рублей. Это значит, что против довоенного уровня промышленная продукция увеличилась уже больше, чем в 8 раз». (Из доклада В. М. Молотова «К двадцатилетию Октябрьской революции» на торжественном заседании в Большом театре 6 ноября 1937 года).

Если прежде Россия была страной с отсталой промышленностью, находившейся к тому же в зависимости от иностранного капитала, то теперь, в итоге двух сталинских пятилеток, у нас создана могучая передовая промышленность, и Советский Союз занимает уже по объему продукции второе место в мире и первое в Европе.

Две сталинские пятилетки преобразили облик страны. Рост социалистической индустрии послужил основной базой для социалистической переработки деревни.

Совсем недавно две трети всех земель находились в руках небольшой кучки помещиков и капиталистов и только одна треть оставалась на долю многомиллионного крестьянства. Жуткий произвол чиновников, стражников, попов и земских начальников свирепствовал в русской деревне. Бедность и нищета были уделом большинства населения России — крестьянства.

Но настала сила, которая повернула колесо истории. Партия Ленина — Сталина, рабочий класс указали крестьянству путь к земле и свободе. Под руководством рабочего класса оно окончательно освободилось от своих угнетателей и зажило счастливой жизнью.

Колхозы нашей страны получили бесплатно в вечное пользование сотни миллионов гектаров земли. 120 тысяч комбайнов работает в этом году на колхозных полях. 450 тысяч тракторов мощностью более 8 млн. л.с. ездят обслуживают колхозную и совхозную землю. Свыше ста тысяч автомобилей везут небывалый сталинский урожай этого года — почти 7 млрд. пудов зерна.

Советское крестьянство является теперь полноправным хозяином самого передового и самого мощного в мире сельского хозяйства.

Две сталинские пятилетки привели к тому, что мы имеем теперь новую социалистическую экономику, не знающую кризисов и безработицы, не знающую нищеты и разорения и дающую гражданам все возможности для зажиточной и культурной жизни» (И. Сталин).

За 20 лет революции неизмеримо окрепла наша страна. За 20 лет революции гигантски вырос советский народ, не знающий непреодолимых трудностей и всегда готовый на героическую борьбу за осуществление тех задач, которые ставит перед ним партия Ленина — Сталина.

Сейчас Советский Союз переживает новый, небывалый доселе подъем в связи с приближающимися выборами в Верховный Совет СССР. Теперь, как никогда, рабочие, колхозники, весь советский народ демонстрирует миру мощное внутреннее моральное и политическое единство, окружив железной стеной предан-



Плакат, изданный ИЗОГИЗ'ом к выборам в
Верховный Совет СССР

Репродукция Союзфото

ности и безграничной любви своей передовой отряд — Всесоюзную Коммунистическую партию-большевиков, своего Сталина, олицетворяющего счастливую и радостную жизнь народа победителя.

Ярчайшим доказательством этого являются выступления беспартийных рабочих, колхозников, инженеров, ученых на многочисленных митингах и предвыборных собраниях.

Мысли и думы всех трудящихся, на каком бы участке социалистического строительства они ни работали, обращаются прежде всего к великой партии Ленина—Сталина, к величайшему гению человечества, чье имя у всех на устах, чье имя одинаково звучит на всех языках и наречиях, чье имя одинаково желанное, дорогое и близкое для каждого советского патриота.

Любимого, родного Сталина и его лучших соратников—Молотова, Кагановича, Ворошилова, Калининна, Андреева, Ежова, Митояна, Чубаря, Жданова, Хрущева—народ в первую очередь выдвигает кандидатами в депутаты Верховного Совета.

Представители рабочих, инженеров, служащих заводов и фабрик Сталинского избирательного округа г. Москвы первыми выдвинули в депутаты Совета Союза кандидатуру великого вождя большевистской партии, мудрого учителя и друга трудящихся всего мира—Иосифа Виссарионовича Сталина.

В своем обращении ко всем избирателям Сталинского округа они писали:

«Борьба и победа трудящихся нашей страны неразрывно связаны с именем товарища Сталина—вождя славной большевистской партии.

Через огонь классовых битв трех революций, через фронты гражданской войны, через годы тяжелой разрухи, через трудности хозяйственного строительства, не зная страха и сомнения в борьбе с врагами советской власти, вела нас партия Ленина—Сталина и привела к победе социализма.

Вот почему партийные и беспартийные рабочие, инженеры и служащие на предвыборных собраниях, вспоминая свою тяжелую, полную унижений и лишений жизнь при царизме, рассказывая о своем радостном настоящем, говорили о товарище Сталине.

Имя Сталина — знамя высокого человеческого достоинства, освобожденного труда, расцвета творческих сил, героики победоносного строительства социализма, радостной, счастливой жизни народов, уверенной поступью идущих к коммунизму.

Всю свою жизнь, весь свой гений, всю свою мудрость отдающий для счастья народов, товарищ Сталин вошел в жизнь каждого труженика, как неотъемлемая часть его души, его надежд, его желаний.

Вот почему многомиллионный, многонациональный народ нашей страны первым депутатом Совета-Союза хочет видеть товарища Сталина.

...Огненными буквами Сталинской Конституции начертаны народы Страны Советов на боевом революционном знамени право на труд, на отдых, на образование, на обеспеченную старость.

Этих прав, являющихся торжеством социализма в нашей стране, победным триумфом Сталинского руководства, — не отнять никому.

Под руководством Сталина разоблачены и уничтожены троцкистско-бухаринские предатели родины, фашистские убийцы, пытавшиеся надеть на свободный советский народ ярмо фашизма, восстановить власть помещиков и капиталистов.

Нет выше счастья, чем жить и работать в Сталинскую эпоху под руководством близкого, родного, великого Сталина!

Сталин — цветущая молодость нашей жизни! Сталин — еще более светлое будущее наших детей!

Сталин—знамя борьбы за избавление от гнета капитализма, от фашистского рабства всех народов мира!

Сталин — знамя борьбы за власть Советов во всем мире!

Еще крепче, еще теснее сплотим ряды вокруг славной большевистской партии Ленина—Сталина! В исторический день выборов в Верховный Совет Союза ССР—все как один пойдем к избирательным урнам для того, чтобы отдать свой голос нашему любимому товарищу Иосифу Виссарионовичу Сталину.

Выдвигая славную из кандидатур, рабочие и служащие Сталинского избирательного округа выразили чувства всего рабочего класса, всего крестьянства, всех народов нашей страны.

Вместе с товарищем Сталиным и его лучшими соратниками народ выдвигает кандидатами в Верховный Совет партийных и непартийных большевиков — до-



Из посвященной Сталинской Конституции фотосерии, изданной «Фотохудожником».

Союзфото

стойных сынов нашей великой родины, испытанных и закаленных в боях с врагами, способных вести большую государственную работу, глубоко преданных делу Ленина—Сталина, делу народа.

Кандидатами в верховный орган Союза выдвинуто избирателями немало стахановцев—сталинских питомцев, показывающих образцы высокопроизводитель-

ного труда и рациональной организации работы. В числе кандидатов в Верховный Совет—неустрашимые герои Советского Союза, прославившие свою родину небывалыми рекордами—Чкалов, Громов, Водопьянов, Молоков, Паланин и другие; знатные колхозники и колхозницы, комбайнеры и комбайнерки, трактористы и трактористки, хозяйственники, руководители предприятий. В числе кандидатов — маршалы Советского Союза и командармы—Блюхер, Буденный и славные бойцы непобедимой рабоче-крестьянской Красной армии. А рядом ученые и представители искусств,— академик Бах, заслуженный деятель науки проф. Бурденко, народный артист Союза ССР т. Мсхвиани.

10 ноября было опубликовано открытое письмо первых кандидатов советского народа в депутаты Верховного Совета СССР — товарищей Сталина, Молотова, Ворошилова, Кагановича, Калинин, Андреева, Микояна, Чубаря, Косиора, Жданова, Ежова и других членов ЦК ВКП(б). Принося глубокую благодарность избирателям за оказанное доверие, они дали согласие баллотироваться в округах, указанных им Центральным Комитетом ВКП(б), как коммунистам и членам ЦК.

Это письмо было встречено с безграничной радостью всей страной. На заводах, фабриках, в частях Красной армии состоялись многоярусные митинги и собрания. Горячую любовь и преданность большевистской партии, родному товарищу Сталину лучше всего выразили в своем обращении трудящиеся Сталинского избирательного округа.

«Выдвигаю Вас, дорогой Иосиф Виссарионович, кандидатом в депутаты Совета Союза Верховного Совета СССР, мы клянемся, что по первому зову партии большевиков, по первому Вашему зову мы с радостью отдадим все наши силы, а если понадобится, и жизнь за торжество коммунизма во всем мире».

По Сталинской Конституции, самой демократической в мире, избирать и быть избранными могут все граждане от 18 лет, независимо от пола, от национальности и расы, от имущественного положения, оседлости, образования.

В буржуазных конституциях немало красивых слов сказано о свободе, равенстве, о правах народа. Но трудящиеся капиталистических стран не могут осуществить этих прав на деле. Какое может быть «равенство» между сытым и голодным, между эксплуататором и эксплуатируемым? Какая может быть «свобода» у миллионов безработных, которые никак не могут найти применения своему труду?

Буржуазные конституции охраняют частную собственность на орудия и средства производства, они обеспечивают экономическое и политическое господство кучки богатей над многомиллионным большинством эксплуатируемого народа.

Действительная свобода возможна только в условиях социалистического государства. Наша Сталинская Конституция дает всему народу такие права, каких нет и не может быть ни в одной буржуазной стране.

5 декабря трудящиеся Советского Союза будут праздновать первую годовщину утверждения Сталинской Конституции — этого величайшего исторического документа, являющегося итогом всей предшествующей героической борьбы рабочего класса и крестьянства нашей страны, программой и знаменем международного пролетариата, оружием для борьбы с фашизмом.

Власть советов бесчисленными нитями связана с широчайшими массами трудящихся, опирается на народ и всячески заботится о том, чтобы всех трудящихся вовлечь в управление государством.

12 декабря 1937 года — в день великого торжества демократии — народы нашей страны, навсегда сбросившие иго эксплуатации и построившие социалистическое общество, явят миру образец единства, образец выборов истинно народной власти на основе подлинно всеобщего, равного, прямого избирательного права при действительно тайном голосовании.

Пусть бесятся враги—троцкисты, бухаринцы—остервенелые агенты фашизма, готовые на все в звериной ненависти к социализму, к советскому народу. 170-миллионный народ сейчас гмуч, как никогда, и никому не отнять у него великих революционных завоеваний.

12 декабря граждане великой страны, опуская свои бюллетени в избирательные урны, еще раз продемонстрируют всему миру непобедимую силу и могущество многонационального советского государства.

Да здравствует Сталинская Конституция победившего социализма!

Повысим бдительность, до конца истребим врагов!

Изберем в Верховный Совет доблестных патриотов нашей родины, непоколебимых борцов за счастье рабочих и крестьян!

Под знаменем Ленина — Сталина — вперед, к новым победам в борьбе за коммунизм!

Памяти Сергея Мироновича Кирова

1 декабря 1934 г. от руки троцкистских убийц — фашистских шпионов погиб пламенный революционер, бесстрашный боец товарищ Сергей Миронович Киров, отдавший всю свою яркую жизнь делу рабочего класса, делу коммунизма.

«Товарищ Киров представлял из себя образец большевика, не знавшего страха и трудностей в достижении великой цели, поставленной партией. Его прямота, железная стойкость, его изумительные качества вдохновенного трибуна революции сочетались в нем с той сердечностью и мягкостью в личных товарищеских и дружеских отношениях, с той лучистой теплотой и скромностью, которые присущи настоящему ленинцу.

Товарищ Киров работал в разных частях Союза ССР и во времена подполья, и после Октябрьской революции, — в Томске и Астрахани, во Владикавказе и Баку, — и всюду он высоко держал знамя партии и завоевывал для дела партии миллионы трудящихся своей неутомимой, энергичной и плодотворной работой революционера».

Так писали товарищ Сталин и его верные соратники в скорбном письме непосредственно после злодейского убийства лучшего и верного сына партии Сергея Мироновича Кирова.

Все тридцать лет своей сознательной жизни товарищ Киров боролся за дело рабочего класса как подлинный большевик. Изо дня в день неустанно работал для партии, для дела Ленина и Сталина.

Он руководил разгромом троцкистско-зиновьевской банды в Ленинграде, вел жестокую борьбу с врагами ленинской партии. Он был соратником великого Сталина, одним из замечательных руководителей строительства социалистического общества, радостной и счастливой жизни народов.

Вот почему презренные враги ненавидели большевистского бойца товарища Кирова, вот почему удар подлых наймитов был направлен на Сергея Мироновича.

Наноса удар нашей любимой партии, троцкистско-бухаринские шпионы, диверсанты и убийцы думали остановить победоносное строительство социализма. Но они просчитались! Их настиг меч революции — верный страж диктатуры рабочего класса — НКВД, руководимый верным сталинским учеником т. Ежовым.

Героический народ Страны Советов еще теснее сплотился вокруг большевистской партии, вокруг любимого вождя товарища Сталина. Непоколебимо, как утес, стоит наша родина, и безгранична готовность всех граждан СССР жить, работать, бороться во имя новых и новых побед социализма.

Товарищ Жданов на активе Ленинградской партийной организации сказал: «Вся партия, весь рабочий класс и весь народ нашего Советского Союза будут свято чтить, будут бе-



речь как зеницу ока память о товарище Кирове.

...Мы, партия и рабочий класс, поставим памятник Сергею Мироновичу в делах социализма, в победном шествии коммунизма вперед...»

Прошло три года после гнусного убийства замечательного большевика и трибуна. Советский народ, руководимый великой Коммунистической партией и ее гениальным вождем товарищем Сталиным, решительно расправляется со своими врагами, идет все к новым и новым победам. Сейчас вся страна переживает исторические дни. Выборы в Верховный Совет СССР на основе Великой Сталинской Конституции — блестящий итог огромных завоеваний нашей партии, советского народа.

Лучшей памятью незабвенному Сергею Мироновичу Кирову является победное наступление социализма, счастливая и радостная жизнь нашего народа, в борьбе за который он отдал всю свою прекрасную жизнь.

К 12 ДЕКАБРЯ ПРИДЕМ С НОВЫМИ СТАХАНОВСКИМИ ПОБЕДАМИ

Н. ВТОРОВ

Коллектив 2-го таксомоторного парка Москвы деятельно готовится к выборам в Верховный Совет СССР.

Агитаторы и пропагандисты, выделенные местным партийным комитетом, работают по 26-му участку Молотовского избирательного округа. Они руководят кружками, проводят беседы по изучению нового избирательного закона и Сталинской Конституции. В домах и общежитиях выпущено 11 стенгазет, посвященных выборам в Верховный Совет. Организована экскурсия избирателей на канал Москва—Волга.

В участковую избирательную комиссию коллектив парка выделил четырех лучших товарищей, доказавших своей стахановской работой бесконечную преданность делу Ленина—Сталина, делу народа.

Этой высокой чести удостоились т. Ульянов — член ВКП(б), начальник ремонтного цеха, т. Колганов — шофер-стахановец, т. Горбунов — комсомолец, слесарь-стахановец и т. Сазонова — комсомолка, стахановка токарного цеха.

Автоработники единодушно поддержали кандидатуру в Совет Союза лучшего соратника великого Сталина — главу советского правительства т. Молотова, присоединив свой голос к голосу рабочих заводов «Серп и молот», «Манометр», фабрики им. Клары Цеткин (Молотовский избирательный округ Москвы).

С огромным воодушевлением избиратели Молотовского избирательного округа приняли согласие Вячеслава Михайловича Молотова баллотироваться в депутаты Совета Союза по Молотовскому округу.

80-тысячный митинг, состоявшийся на стадионе в Лефортове, прошел с едиными мыслями и чувствами, наполненными преданностью и любовью к Коммунистической партии и советской власти. Все выступавшие на митинге ораторы: бойцы Красной армии, рабочие заводов и домашние хозяйки говорили о глубокой любви к гению человечества товарищу Сталину и о большом счастье — отдать свой голос за верного соратника Ленина—Сталина, главу советского правительства — Вячеслава Михайловича Молотова.

Мы горды и счастливы тем, что т. Молотов дал согласие быть нашим депутатом.

— Мы должны сказать т. Молотову, что ту честь, которую он оказал нам, оправдаем полностью на деле, — сказал инженер завода «Серп и молот» т. Жетвин.

В своем обращении к т. Молотову трудящиеся Молотовского избирательного округа писали:

«Мы узнали, что наш родной товарищ Сталин дал согласие баллотироваться в Сталинском избирательном округе. К голосам избирателей Сталинского избирательного округа

мы присоединяем свой голос любви, преданности великому Сталину.

...С жизнью великого Сталина связана и Ваша, Вячеслав Михайлович, жизнь. Вы — его близкий друг и соратник.

Нашей победоносной борьбой за социализм руководила и руководит, нас вела и ведет от победы к победе великая партия Ленина—Сталина, бессменным членом Центрального Комитета которой являетесь вы, товарищ Молотов.

12 декабря, когда мы пойдем к избирательным урнам, чтобы выполнить свой высокий гражданский долг, каждый из нас понесет в сердце своем Ваше имя и отдаст свой голос Вам, Вячеслав Михайлович, — ближайшему соратнику нашего любимого вождя товарища Сталина».

* *
*

Досрочным выполнением годового плана коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих 2-го таксомоторного парка обязался встретить день выборов в Верховный Совет Союза.

Колонны и бригады соревнуются на лучшую безаварийную работу, добиваются культурного и безупречного обслуживания населения столицы.

Моторная стахановская бригада т. Горбунова, систематически выполняющая план на 120%, взяла на себя обязательство ко дню выборов в Верховный Совет выполнить план по ремонту моторов не меньше, чем на 140%.

Обсуждение обращения стахановцев столицы вызвало в парке новый производственный подъем. Десятки новых шоферов и слесарей начали перевыполнять нормы, показывая прекрасные образцы производительности труда. Значительно сократилось время простоя машин в ремонте. Ремонт № 1 вместо 5 дней по плану выполняется в 2,8 дня. Ремонт № 2 вместо 9 дней по плану выполняется в 8 дней.

С каждым днем увеличивается перевыполнение нормы платного прогона автомашин. 1 ноября план был выполнен на 101,1%, 2 ноября — на 102,7%, 3 ноября — на 109,3%.

Развернувшееся соцсоревнование потребовало не только решительной перестройки технического руководства, но и коренного изменения методов массово-производственной работы.

Два раза в месяц собираются сменные совещания водителей. Что является отличительной чертой этих совещаний? Конкретность и действенность. Водители приходят сюда с готовыми, тщательно разработанными предложениями. Совещания превратились в настоящую лабораторию стахановского опыта.

В упорной борьбе за досрочное выполнение годового плана выросло немало новых замечательных стахановцев и ударников

Водители-стахановцы Аброскин, Андреев, Хохлов и другие широко известны в парке. Они систематически перевыполняют план, экономят горючее и резину, не имея аварий и нарушений.

Решив выполнить годовой план к 12 декабря — дню выборов в Верховный Совет — стахановцы 2-го таксомоторного парка ежедневно добиваются все новых и новых успехов.

За 9 месяцев 1937 г. годовой план выполнен на 87,1%. Десятимесячная программа выполнена на 110%.

Итоги десятимесячной работы парка говорят о значительном росте основных эксплуатационных показателей по сравнению с предшествующими годами. Непрерывно увеличи-

вается коэффициент использования парка. В 1932 г. он составлял 0,820, в 1934 г. — 0,827, за 9 месяцев 1937 г. — 0,937.

Добросовестное отношение водителей к машинам, тщательная и систематическая профилактика позволили значительно удлинить межремонтные пробеги машин. По плану машина до ремонта № 1 должна пройти 18 тыс. км, фактически средний пробег по парку составляет 20 295 км, а до ремонта № 2 фактически — 38 448 км, вместо плановых 36 тыс. км.

Коллектив 2-го таксомоторного парка г. Москвы соревнуется с Ленинградским таксомоторным парком. Предварительные итоги работы соревнующихся предприятий показывают, что москвичи имеют все возможности занять в соревновании первое место.

Готовим достойную встречу 12 декабря

Работники автотранспорта города Ленина вместе со всеми трудящимися Советского Союза готовятся достойно встретить 12 декабря, ознаменованное исторический день новыми производственными достижениями.

3-й автобусно-грузовой парк автотранспортного управления Ленсовета, соревнующийся с 1-м автобусным парком Мосавтотранса, значительно улучшил работу на некоторых участках.

Возьмем, например, показатели по выпуску автобусов на линию. В июле на линию выходило за день в среднем 49 автобусов или 53,6% к числу технически годных машин, в октябре — 54 автобуса, а в ноябре выпуск автобусов резко увеличился. Первого числа вышло 58 машин, второго — 59, третьего — 66, четвертого — 70, пятого — 72, шестого — 79, седьмого — 80 и т. д. Эти цифры показывают, что работники 3-го ленинградского автопарка серьезно взялись за выполнение данных ими обязательств.

Намного улучшилось техническое состояние автобусного парка. Все машины парка точно по графику ставятся в планово-предупредительный ремонт. Это привело к резкому уменьшению простоев машин во внеплановом ремонте, что видно из следующих данных: в августе внеплановый ремонт составлял 372 машино-дня, в сентябре — 210, а в октябре — 93 машино-дня.

С каждым месяцем ширится стахановское движение среди работников парка. Уже около половины машин парка ведут стахановские бригады.

Старый шофер т. Лебедев, выбранный доверенным по 40-му участку Московского избирательного округа в Ленинграде, считается в парке лучшим стахановцем. Он прошел на

своем автобусе за три года около 200 тыс. км и ни разу не возвращался в парк по техническим причинам. Тов. Лебедев ведет большую работу в Оруде, являясь общественным инспектором. Он передает свой опыт молодым водителям, и результаты этого налицо: шоферы тт. Преженцев, Туницын, Москатов (машина № 543), Столяров, Куязев и Штейдинг (машина № 544) заключили индивидуальные социалистические договоры и обязались работать еще лучше — по-стахановски; шоферы Козлов и Гарышин (машина № 527), у которых последние месяцы были простои и план не выполнялся, после раз'яснительной работы, проведенной с ними т. Лебедевым, включились в соревнование на лучшую встречу дня выборов в Верховный Совет.

Энергично готовятся ко дню выборов и работники 1-го Ленинградского автобусного парка. Широко развернувшееся социалистическое соревнование вызвало огромный политический и производственный подъем среди рабочих и служащих парка.

Молодые шоферы тт. Линдер, Тарасов и Панов показывают образцы стахановской работы. На своей машине № 175 они за пять месяцев сделали около 44 тыс. км пробега, не имея ни одного случая аварии, наездов и простоев по техническим причинам. За это же время они сэкономили 500 л горючего.

Не отстают от шоферов и рабочие других профессий. Обойщица-стахановка т. Козлова выполняет свою норму на 300%, токарь т. Малюс и столяр Любугин — на 200%. Стахановская бригада слесарей второй ремонтной зоны (бригадир т. Мыльников) постоянно выполняет свое дневное задание на 2 часа раньше срока.

Истомин

*Трудящиеся СССР! Выбирайте в Верховный Совет
доблестных патриотов нашей родины, непоколебимых
борцов за счастье рабочих и крестьян, за социализм!*

ИЗБРАТЬ ЛЮДЕЙ, БЕЗЗАВЕТНО ПРЕДАННЫХ ПАРТИИ ЛЕНИНА—СТАЛИНА

С огромным подъемом коллектив 4-й автобазы Мосавтотреста встретил постановление ЦИК СССР о начале избирательной кампании.

На митингах, состоявшихся в цехах, работники автобазы горячо приветствовали это постановление, обещая хорошо подготовиться к выборам и избрать в Верховный орган страны лучших партийных и непартийных большевиков, преданнейших патриотов нашей родины.

Все выступления авторботников были проникнуты величайшей благодарностью и любовью к тому, под чьим руководством наша страна добилась невиданных успехов, — великому Сталину.

В единодушно принятой резолюции коллектив работников 4-й автобазы Мосавтотреста заявил:

— Мы обязуемся еще выше поднять большевистскую бдительность. Мы выберем только верных сынов нашей социалистической родины, могущих защищать и высоко нести знамя Ленина—Сталина!

* *
*
* *
*

Изучение Сталинской Конституции и Положения о выборах в Верховный Совет Союза по 10-му избирательному участку Железнодорожного района Москвы проходит в обстановке огромной политической активности трудящихся.

Партийный комитет 4-й автобазы сделал главный упор на качество разъяснительной работы, агитацию и пропаганду.

В домах и общежитиях развернута сеть кружков по изучению Конституции и Положения о выборах в Верховный Совет. Понадоби-

лись десятки агитаторов и пропагандистов, способных удовлетворить повышенные запросы избирателей.

Это учел партийный комитет при подборе пропагандистов. Было отобрано 42 человека — наиболее развитые, наиболее политически грамотные люди.

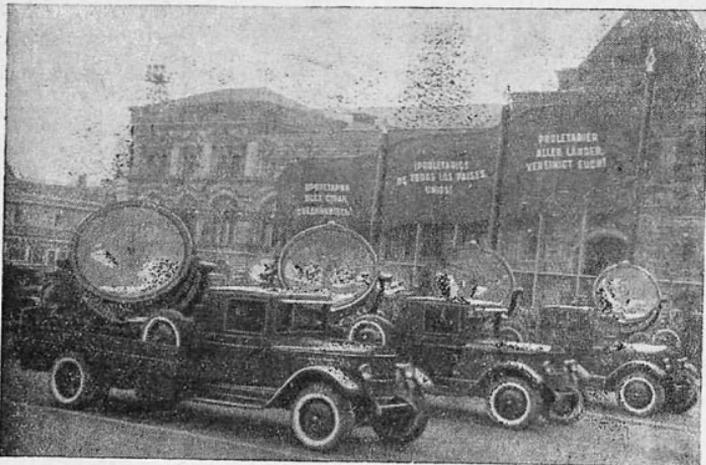
В числе агитаторов были и такие, которым раньше не приходилось заниматься агитационно-пропагандистской работой. Начинающих окружила деловой заботой, обеспечили инструктажем, литературой.

В двадцати кружках, организованных в автобазе, авторботники изучают Сталинскую Конституцию и Положение о выборах в Верховный Совет. Слушатели подбирались с учетом их общеобразовательного и политического уровня. Это значительно облегчило работу агитаторов и обеспечило хорошее усвоение слушателями основного закона СССР и Положения о выборах.

В автобазе имеются курсы повышения квалификации, на которых занимаются 450 водителей и ремонтных рабочих. В программу этих курсов было добавлено 80 часов на изучение Конституции и Избирательного закона.

В автобазе временно работает группа строительных рабочих по ремонту гаража. Для них организован кружок, в котором занимаются 24 человека. Созданы также кружки для пожарных, сторожей, грузчиков и т. д.

По избирательному участку в 28 домах работают пропагандисты 4-й автобазы Мосавтотреста. Агитаторы Казаков, Маругина, Савватеева и ряд других вдумчиво, серьезно, с огромным чувством ответственности за порученное им дело, руководят кружками домашних хозяйек и домработниц.



На Красной площади в Москве 7 ноября. Пржекторная часть на параде

Фото С. Лоскутова



Броневые автомобили на параде частей Красной армии в Москве в день празднования 20-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции

Фото С. Лоскутова

Велико стремление избирателей глубоко изучить каждую статью нового избирательного закона.

Пропагандист т. Маругина рассказывает: — Партийный комитет автобазы поручил мне вести кружок по изучению Конституции и Положения о выборах в Верховный Совет среди домашних хозяек в доме № 41 по Ольховской улице. На первое занятие вместо 16 пришло только 8 домохозяек. На следующий день я постаралась выяснить причину непосещения занятий. Оказалось, что не все имеют возможность прийти в красный уголок автобазы. Одна из участниц моего кружка, домашняя хозяйка т. Бирюкова, предложила мне устраивать занятия в ее квартире. На второе занятие кружка пришло 25 чел. С тех пор не было ни одного случая непосещения занятий.

Слушательницы кружка в беседах вспоминают о своей тяжелой женской доле в дореволюционное время, рассказывают, сколько трудов и мучений приходилось затрачивать, чтобы определить ребенка в школу.

Домашняя хозяйка т. Жарикова во время обсуждения 121-й статьи Конституции рассказала о том, что раньше ей приходилось посылать ребенка в школу за несколько километров. «А теперь у нас школы почти на каждой улице. Для нас стало привычным, что наши дети обучаются бесплатно, что мы перестали заботиться о куске хлеба, что никого не страшит безработица. Мы привыкли к хорошей жизни. Мы на равных правах с мужчинами участвуем во всей работе Советского государства. Счастье наше записано в Сталинской Конституции».

Руководительница кружка т. Савватеева отмечает, что слушатели ее кружка «занимают-

ся с большим интересом. Чувствуется, что каждый старается как можно лучше изучить и усвоить Сталинскую Конституцию и Положение о выборах в Верховный Совет».

— Мне лично, как агитатору, работа в кружке, кроме вполне понятного удовлетворения, дала еще кое-что: увеличила мой опыт, заставила еще больше работать над собой.

Парткому автобазы стало известно, что в избирательном участке имеются матери, не посещающие занятий из-за того, что им не на кого оставить детей. К ним комсомольским комитетом автобазы были направлены девушки, которые присматривали за детьми, в то время как матери изучали избирательный закон.

Работа кружков продолжается. Партийный комитет автобазы добивается, чтобы каждая статья Конституции и Избирательного закона была глубоко усвоена, чтобы каждый избиратель стал активным пропагандистом этих величайших документов.

В центре участка — 4-й автобазе Мосавтотреста — разместились избирательная комиссия. Здесь будет происходить тайное голосование. Сюда 12 декабря придут избиратели, чтобы подать свои голоса за лучших людей страны.

Время, оставшееся до выборов, должно быть использовано на подготовку к этому огромной политической важности делу.

12 декабря многомиллионные массы граждан Советского Союза придут к избирательным урнам и выберут в высший орган государственной власти — Верховный Совет СССР — самых достойных сынов своей родины, беззаветно преданных делу Ленина—Сталина.

Ник. Викторов

Мы отдадим свои голоса тому, кто ведет нас от победы к победе

Сотни мотолюбителей Днепропетровской области в ответ на призыв Героя Советского Союза т. Япидевского изучили мотоцикл и 35 мотолюбителей добились права участвовать в состоявшемся недавно первом областном мотосоревновании.

Сейчас мы готовимся в мотокружках ко второму областному соревнованию, изучая свои машины, систематически тренируя себя, одновременно воспитывая десятки и сотни мотолюбителей, всегда готовых к социалистическому труду и обороне нашей родины.

Наши соревнования проходили в момент выдвижения на предвыборных собраниях кандидатов в Верховный Совет Союза ССР. Мы горячо поддерживаем первого кандидата в Верховный орган страны — вождя трудящихся всего мира, лучшего друга физкультурников, нашего любимого товарища Сталина, и призываем всех мотоциклистов и автомобилистов Советского Союза присоединить свой голос за лучшего человека нашей страны и ближайших его соратников — товарищей Молотова,

Ворошилова, Кагановича, Калининна, Косиора, Андреева, Жданова, Микояна, Ежова, Чубаря и Петровского, которые всю свою жизнь отдали за дело рабочего класса.

В Верховный Совет СССР изберем лучших людей нашей страны, партийных и непартийных большевиков, до конца преданных делу Ленина—Сталина.

Мы берем на себя обязательство активно участвовать в избирательной кампании, организовать в колхозы мотоциклетные пробы, посвященные Сталинской Конституции и Избирательному закону.

Мы призываем всех авто-мотолюбителей повысить бдительность и решительно разоблачать врагов народа.

Шире развьем мотоспорт в широких массах трудящихся, воспитаем тысячи бесстрашных мотолюбителей, готовых в любую минуту стать на защиту наших границ!

**Участники первых мотосоревнований
Днепропетровской области**

Водитель-стахановец — командир автоколонны

Водитель Кучеев — знатный человек Белгородской МТС, Курской области.

С первых же дней работы он показал себя с наилучшей стороны. Бережное, культурное обращение с машиной, тщательный, заботливый уход за ней помогли ему добиться ливидации простоев по техническим неисправностям. Его машина всегда в отличном состоянии и работает безупречно.

Кучеев прошел хорошую школу в Красной армии. В танковой части его приучили любовно относиться к каждому порученному делу, научили сознательной дисциплине, привили технические навыки.

Работая шофером в Белгородской МТС, т. Кучеев умело использует все знания, приобретенные в армии. Спросите любого работника автоколонны: «Кто у вас тут лучший ударник, кто у вас подлинный стахановец?» И вам, не задумываясь, назовут имя Кучеева.

В прошлом номере журнала «За рулем» т. Кучеев рассказывал о том, как он работает. На 1 октября 1937 г., за 27 рабочих дней, он сделал 12 500 тонно-километров, т. е. выпол-

нил почти две сезонных нормы по вывозке сахарной свеклы. Сейчас подведены итоги его работы.

Включившись в социалистическое соревнование, посвященное 20-летию Великой социалистической революции, он обязался сделать за сезон 14 тыс. тонно-километров. С 4 сентября по 19 октября он сделал на вывозке свеклы 21 700 тонно-километров, т. е. выполнил за сезон больше трех норм, установленных Совнаркомом СССР для машин ЗИС.

С любовью и уважением отзывается о нем весь коллектив МТС. 20 октября дирекция Белгородской МТС заслуженно выдвинула водителя-стахановца т. Кучеева начальником автоколонны.

В Советской стране, где партия, правительство, лично товарищ Сталин заботятся о каждом советском человеке, для всех работников, способных принести пользу нашему общему делу, открыты неограниченные возможности роста.

Н. Вик.

Агитавтоколонна в гостях у колхозников

Кировский районный совет Москвы в целях успешного развития агитационно-пропагандистской работы по подготовке к выборам в Верховный Совет Союза создал агитавтоколонну.

Машины были празднично оформлены, украшены лозунгами, портретами вождей.

Участники агитавтоколонны — пропагандисты, педагоги, врачи, театральная труппа.

29 октября, несмотря на «полярный туман»,

они двинулись на машинах, управляемых лучшими шоферами-стахановцами, в колхозы Куровского и Коммунистического районов Московской области, чтобы рассказать колхозникам об огромных завоеваниях нашей страны за 20 лет под руководством коммунистической партии и любимого вождя товарища Сталина.

Участники агитавтоколонны провели разяснительную работу среди населения о выборах в Верховный Совет.

Сергей Николаевич Емухвари — старый кадровый работник 4-й автобазы Мосавтотреста.

В 1931 г. он пришел сюда молодым неопытным водителем. Любознательность, упорная работа над собой, добросовестное отношение к делу, любовное и бережное обращение со своей машиной сделали Сергея Емухвари одним из передовых водителей автобазы.

После шести месяцев работы за рулем, в мае 1931 г., он был назначен ответственным дежурным по парку. А еще через полгода директор автобазы предложил т. Емухвари принять колонну.

Первые дни колонна т. Емухвари работала, как и другие. А затем постепенно начала выдвигаться вперед.

— Много было опозданий в выходе машин на линию из-за недоделок ночной смены слесарей, — рассказывает т. Емухвари. — Я стал накапливать у себя в колонне оборотный фонд наиболее часто требующихся при ремонте деталей и агрегатов. Это значительно ускорило выполнение заявочных ремонтов.

Раньше ни механика, ни начальника колонны ночью в гараже не было. Ночная бригада была составлена неправильно. Основную работу по ночному ремонту и подготовке машин к выходу на линию выполняли менее квалифицированные люди. Я перераспределил людей. За счет дневной смены укрепил ночную ремонтную бригаду. Установил ночное дежурство механика и его помощника в колонне.

Все вопросы, возникающие у слесарей автоколонны в связи с ремонтом машин, разрешались на месте. Эти и целый ряд других мероприятий обеспечили своевременный выход машин на линию, хорошую работу автоколонны и помогли ей завоевать первое место в автобазе.

Колонне т. Емухвари поручаются самые ответственные участки работы. Несколько сезонов она работала на уборочной, на строительстве Можайского шоссе, Крестовского путевода и др.

Рабочие любят т. Емухвари. Они выбрали его своим депутатом в Железнодорожный райсовет Москвы. За высокие производственные показатели, за внедрение хозрасчета, за безаварийную работу автоколонны он премирован 12 раз.

Внимание к людям, забота о каждом отдельном водителе, слесаре — основное правило т. Емухвари.

«Я изучаю людей, знаю их нужды, помогаю им по-новому организовать работу. Всем вместе и каждому в отдельности я стараюсь обеспечить необходимые условия для достижения стахановских показателей».

Шоферам автоколонны приходится работать на строительстве мостов через Москва-реку. Условия работы здесь тяжелые.

У молодых и малоопытных водителей Соболева и Афанасьева работа не клеилась. Увольте нас, — обратились они к начальнику автоколонны. Но т. Емухвари их не отпустил. К ним был прикреплен опытный шофер Бреден. Сам Емухвари день за днем помогал им



Тов. С. Н. Емухвари

овладевать техникой вождения машин. И сейчас Соболев и Афанасьев стали стахановцами, перевыполняют план и не имеют нарушений.

Тов. Емухвари — человек, поднятый советской властью, обязанный ей своим ростом. Она сняла с него гнет национального бесправия, сделала равноправным человеком.

Когда автобаза намечала кандидатов в участковую избирательную комиссию, его фамилия была произнесена одной из первых. Кандидатура т. Емухвари встретила полное одобрение всего коллектива.

«Вся страна сейчас радостно переживает праздник победы социализма, — говорит т. Емухвари. — Я горжусь тем, что мне доверили работать заместителем председателя участковой избирательной комиссии по проведению выборов самой демократической в мире власти. Я за свою жизнь сумел хорошо оценить свободу и права, которые имеет советский народ. Этих прав и в помине не было в дореволюционное время. Никогда больше не вернется та жизнь, при которой мы, национальные меньшинства, как и весь народ, жили под гнетом царского строя, были бесправны, находились в беспросветной нужде.

Мы никому не отдадим нашу счастливую жизнь. Проклятые враги народа — троцкисты и бухаринцы — хотели отнять у нас великие завоевания Октября, но им это не удалось и не удастся никогда.

Коллектив автобазы удостоил меня великой честью. Я по-большевистски оправдаю оказанное мне доверие. Наша 10-я участковая избирательная комиссия Железнодорожного округа Москвы будет работать так, как этого требует народ нашей прекрасной родины».

Коллектив 4-й автобазы Мосавтотреста знает: если т. Емухвари решил, если он дал слово, — значит, выполнит.

В. Николаев

ТЕСНЕЕ СВЯЗЬ С МАССАМИ!

С 1 по 11 октября в Москве работал первый съезд союза шоферов Москвы и Ленинграда.

Съезд собрался накануне двух событий огромного исторического значения — накануне 20-летия Великой Октябрьской революции и выборов в Верховный Совет СССР.

За 20 лет наша страна прошла огромный путь государственного, хозяйственного и культурного развития. Ныне СССР стал страной победившего социализма, могущественной индустриальной державой, страной самого крупного, технически оснащенного коллективного сельского хозяйства, страной свободной и счастливой.

Рост производительных сил страны и материального благосостояния трудящихся сопровождается огромным культурным ростом советского народа. Это выражается в постройке невиданного и немислимого в царской России количества школ, больниц, родильных домов, театров, клубов, в огромном росте печати — неслыханных тиражах газет, книг, журналов и пр.

Вся страна упорно учится и работает, выдвигая все новые яркие таланты во всех областях науки и искусства, хозяйственной и культурной деятельности. Этот невиданный культурный рост молодой, цветущей страны охватил все нации, всю дружную, раскрепощенную от векового гнета семью народов нашего Союза.

Великие перемены сказываются на всех участках многообразной деятельности советских людей.

За годы двух сталинских пятилеток создан и быстро, уверенно растет автомобильный транспорт. К концу текущего года общий парк автомашин должен достигнуть 600 тысяч единиц. По выработке грузовиков СССР в 1936 году вышел на первое место в Европе и второе в мире. СССР стал страной, вывозящей автомобили. В 1936 году мы вывели автомашин на 2 719 тыс. рублей.

Быстро растет армия автоработников, ширится стахановское движение на автотранспорте. Систематически улучшается их материальное благосостояние.

Достаточно указать, что средняя заработная плата автоработников с 1931 по 1936 г. увеличилась в 3 раза. Делегат съезда т. Калинин рассказывала о работе и заработках шоферов-стахановцев Карелии: шофер т. Рожков зарабатывает в месяц 1 700 руб., Карецкий — 1 200 руб., Самойлов — 1 100—1 200 руб.

Резко увеличилось ассигнования на дома отдыха, санатории, пособия по беременности и родам. Огромные средства тратятся на культурно-массовую работу.

Во всем этом наш народ видит выражение всепобеждающей ленинско-сталинской политики большевистской партии и советской власти, заботу отца народов — великого Сталина. Советский народ знает, что величественные успехи социализма не пришли сами, а завоеваны в упорной борьбе с троцкистско-зиновьевскими и бухаринско-рыковскими предателями фашизма.

На съезде профсоюза шоферов собрались передовые люди автотранспорта Московской, Ленинградской, Ивановской, Ярославской, Калининской, Северной и Вологодской областей, Карельской и Коми АССР, чтобы обудить вопросы коренной перестройки работы союза, выработать практическую программу решительной ликвидации отставания профсоюзной работы от размаха социалистического строительства, оторванности руководящих профсоюзных органов от масс.

Эти крупнейшие недостатки в работе профсоюзов, вскрытые VI пленумом ВЦПС, проходившим при непосредственном участии секретарей ЦК ВКП(б) тт. Л. М. Кагановича и А. А. Андреева, съезд целиком и полностью отнес к деятельности Центрального комитета профсоюза шоферов Москвы и Ленинграда.

Съезд явился ярким подтверждением огромного роста культурного уровня и политической активности масс. Больше семидесяти делегатов высказались по отчету ЦК и поддержали его деятельность резкой большевистской критике.

Большинство выступавших на съезде — рядовые шоферы. Они решительно вскрывали грубые ошибки, недостатки в работе профсоюза, разоблачали густую работу врагов, пролезших в руководящие органы профсоюза, высказывали за ушко обюрюкратившихся, оторвавшихся от масс чиновников.

«Центральный комитет союза не подумал до сих пор о популяризации лучшего стахановского опыта работы», — так кратко и исчерпывающе охарактеризовал стахановец Ленинградского авторемонтного завода т. Егорюшкин состояние этого важнейшего участка профсоюзной работы.

Съезд признал работу ЦК союза неудовлетворительной. Отрыв от масс, политическая беспечность и близорукость членов ЦК и особенно его председателя Николаенко, грубое нарушение профсоюзной демократии, неудовлетворительное руководство важнейшими участками союзной работы — таков счет, предъявленный старому составу ЦК союза.

Съезд показал, какую огромную силу представляет большевистская критика и самокритика. На основе ее и руководствуясь решением VI пленума ВЦПС, съезд выработал практическую программу работы ЦК нового состава.

По решению съезда, новый Центральный комитет в центр своего внимания должен поставить политическую и культурно-массовую работу по воспитанию членов профсоюза и всех трудящихся в духе беспредельной преданности делу партии Ленина—Сталина, делу социализма.

Рост автотранспорта и систематический рост заработной платы работников автотранспорта обусловили резкое увеличение бюджета социального страхования. В 1936 году он составлял 89,5 млн. рублей, против 69 млн. в 1935 году. Отметив неудовлетворительную постановку соцстрахования, съезд обязал ЦК союза, обкомы и все низовые профорганизации сосредоточить внимание на проведении

ОЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ АВТО-МОТОСПОРТА

Герой Советского Союза А. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Автомобильно-мотоциклетный спорт имеет огромное значение в подготовке нашей прекрасной молодежи для обороны страны. Однако до сих пор этот вид спорта еще не завоевал достойного места в спортивной жизни нашей страны.

Вражеская работа бывшего руководства Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта и его авто-мотосекции привела к тому, что массовая подготовка автолюбителей и спортивная работа, имеющие огромное значение, находились в загоны. Последствия этого вредительства полностью еще не выкорчеваны. В некоторых периферийных физкультурных организациях вместо творческой работы продолжают заниматься болтовней.

Авто-мотоклубы, являющиеся основными организационными центрами развития массовой подготовки любителей-автомобилистов и мотоциклистов, в большинстве своем работают плохо и впадают жалкое существование.

За примерами далеко ходить не приходится. Передо мной гряда писем, полученных за

последнее время из разных концов Союза от активистов-общественников, начальников и рядовых работников клубов. Все они жалуются на отсутствие помощи, а зачастую и на явное невнимание к вопросам авто-мотоспорта со стороны руководителей комитетов.

В Киеве, Горьком, Челябинске, Свердловске, Одессе, Сталино, Казани, Оренбурге и других городах авто-мотоклубам уделяется намного меньше внимания, чем, скажем, такому виду спорта, как городки.

До сих пор еще некоторые комитеты физкультуры проявляют интерес не столько к авто-мотоклубам, сколько к их автомобилям (Ижевск, Сталино, Иваново и др.).

Лозунг «Молодежь на автомобиль», выдвинутый «Правдой» и подхваченный широкими массами трудящихся, требует для своего осуществления настойчивой и серьезной практической работы.

Автомобильная учеба, так же, как и авиационная учеба, связанная с высокой техникой, не терпит неряшливости и самотека. На-

...шлов, с'езд ука
достатки в ее организации.

Придавая исключительное значение вильному построению заработной платы как важнейшему средству подъема производительности труда, с'езд обязал ЦК союза разработать и поставить этот вопрос перед правительственными организациями.

Для правильного и единого руководства в вопросах гаражестроения, создания надлежащей авторемонтной базы, рациональной эксплуатации автотранспорта, установления единых нормативов в вопросах зарплаты, подготовки производственно-технических кадров, с'езд предложил новому составу Центрального комитета войти с ходатайством в директивные организации о создании единого руководящего органа автомобильного транспорта.

* *

В настоящее время важнейшей задачей профсоюзов является подготовка к выборам в Верховный Совет СССР.

С огромным подъемом широчайшие массы советского народа на избирательных собраниях выдвигают в Верховный Совет лучших, преданнейших делу Ленина—Сталина людей нашей прекрасной родины. Всюду проходит изучение Избирательного закона и Сталинской Конституции. Каждый трудящийся хорошо знает, что творцом наших огромных успехов и побед, творцом свободной и счастливой жизни является славная большевистская партия и ее великий вожь товарищ Сталин.

«Профессиональные союзы должны еще больше приблизить беспартийные массы к партии, именно они, под руководством пар-

... еще
рици, не охваченные
ного закона и Сталин
товарищи, участвовавшие
но недостаточно усвоенные
исторические документы. Ну
поставить разъяснительную р
помнить, что главное в разъяс
боте — это ее качество, завися
всего от подбора надежных, прове
пропагандистов и агитаторов. Это ни на м
ниту не следует забывать при организации
разъяснительной работы.

Некоторые автобазы (СНК СССР, 1-й грузовой парк, 4-я база Мосавтотреста) ведут работу по художественному обслуживанию избирателей. Эту важную работу художественных самодеятельных организаций следует всецело расширять и поддерживать.

В конце октября для разъяснительной работы в районы Московской области выехала агитбригада на четырех автомашинах, организованная Московским областным комитетом профсоюза шоферов. Бригада выехала в составе пропагандиста, врача, библиотечного работника, группы актеров самодеятельного театра и баяниста. Агитпоезд был снабжен литературой, патефоном с пластинками речи товарища Сталина на Чрезвычайном VIII Съезде советов. Подобные бригады организуются и в других областях.

Однако есть еще рабочкомы и группкомы союза шоферов, не справляющиеся с поставленными задачами. Третий автобусный парк

ТЕСНЕЕ СВЯЗЬ С МАССАМИ!

С 1 по 11 октября в Москве работал первый съезд союза шоферов Москвы и Ленинграда.

Съезд собрался накануне двух событий огромного исторического значения — накануне 20-летия Великой Октябрьской революции и выборов в Верховный Совет СССР.

За 20 лет наша страна прошла огромный путь государственного, хозяйственного и культурного развития. Ныне СССР стал страной победившего социализма, могущественной индустриальной державой, страной самого крупного, технически оснащенного коллективного сельского хозяйства, страной свободной и счастливой.

Рост производительных сил страны и материального благосостояния трудящихся сопровождается огромным культурным ростом советского народа. Это выражается в постройке невиданного и немалого в царской России количества школ, больниц, родильных домов, театров, клубов, в огромном росте печати — неслыханных тиражах газет, книг, журналов и пр.

Вся страна упорно учится и работает, выдвигая все новые яркие таланты во всех областях науки и искусства, хозяйственной и культурной деятельности. Этот невиданный культурный рост молодой, цветущей страны охватил все нации, всю дружную, раскрепощенную от векового гнета семью народов нашего Союза.

Великие перемены происходят на всех участках многообразной жизни советских людей.

За годы двух сроков т. Кузнецов, группа и быстро, уведо (т. Белов) и Молотовского транспорт. Районы Москвы не организовали парк автомашин, разяснительную работу. Задача съездов комитетов и ЦК союза — помочь 1936 года организациям наверстать упущенное и др.

Московский обком и Центральный комитет союза еще плохо знают жизнь низовых профорганизаций, недостаточно помогают им. Нужно сосредоточить работу по инструктажу непосредственно в низовых профессиональных организациях, меньше сидеть в кабинетах и канцеляриях, проводя большую часть времени на базах.

Помощь партийным и советским организациям по развертыванию избирательной кампании в деревне — важная задача профсоюза. Город обязан усилить помощь деревне, направляя в районы лучших пропагандистов и агитаторов. Это тем более необходимо, что враги народа будут пытаться всячески пакостить в ходе избирательной кампании.

Решительное улучшение всей работы профсоюза должно сопровождать участие его в избирательной кампании. Новому Центральному комитету и областным комитетам профсоюза нужно быстрее перестраивать свою работу, наполнив ее действительной заботой об удовлетворении материальных и культурных нужд и запросов трудящихся.

На съезд профсоюза шоферов собрались передовые люди автотранспорта Московской, Ленинградской, Ивановской, Ярославской, Калининской, Северной и Вологодской областей, Карельской и Коми АССР, чтобы обдумать вопросы коренной перестройки работы союза, выработать практическую программу решительной ликвидации отставания профсоюзной работы от размаха социалистического строительства, оторванности руководящих профсоюзных органов от масс.

Эти крупнейшие недостатки в работе профсоюзов, вскрытые VI пленумом ВЦСПС, проходившим при непосредственном участии секретарей ЦК ВКП(б) тт. Л. М. Кагановича и А. А. Андреева, съезд целиком и полностью отнес и к деятельности Центрального комитета профсоюза шоферов Москвы и Ленинграда.

Съезд явился ярким подтверждением огромного роста культурного уровня и политической активности масс. Больше семидесяти делегатов высказались по отчету ЦК и подтвердили его деятельность резкой большевистской критике.

Большинство выступавших на съезде — рядовые шоферы. Они решительно вскрывали грубые ошибки, недостатки в работе профсоюза, разоблачали гнусную работу врагов, пролезших в руководящие органы профсоюза, вытаскивали за уши руководящих, оторвавшихся от масс.

Совершенно нетерпимо, что и в настоящее время охват обучением неграмотных и малограмотных крайне недостаточен. В ЦК союза считают, что охвачено обучением в общем около 50% учтенных неграмотных и малограмотных членов союза. В Калининской области из 480 учтенных малограмотных членов союза обучаются только 279. Не лучше обстоит дело в Ленинградской и других областях.

Слабо еще работают клубы, красные уголки, библиотеки и они далеко не всюду стали центром избирательной работы.

Союз шоферов приходит к выборам в Верховный Совет СССР, обогащенный опытом выборов профсоюзных органов тайным голосованием. В состав руководящих союзных органов избрано много стахановцев, передовых людей автотранспорта, беззаветно преданных делу Ленина—Сталина. Первый съезд показал, какими прекрасными кадрами взрослых людей располагает союз. Все предпосылки для успешной работы налицо.

Дело чести всего союза покончить с отставанием профсоюзной работы, ликвидировать отрыв профсоюзных органов от масс, успешно справиться с почетной задачей — участием профсоюза в выборах в Верховный Совет СССР на основе Великой Сталинской Конституции.

В. Луганов

ОЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ АВТО-МОТОСПОРТА

Герой Советского Союза А. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Автомобильно-мотоциклетный спорт имеет огромное значение в подготовке нашей прекрасной молодежи для обороны страны. Однако до сих пор этот вид спорта еще не завоевал достойного места в спортивной жизни нашей страны.

Вражеская работа бывшего руководства Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта и его авто-мотосекции привела к тому, что массовая подготовка автолюбителей и спортивная работа, имеющие огромное значение, находились в загоне. Последствия этого вредительства полностью еще не выкорчеваны. В некоторых периферийных физкультурных организациях вместо творческой работы продолжают заниматься болтовней.

Авто-мотоклубы, являющиеся основными организационными центрами развития массовой подготовки любителей-автомобилистов и мотоциклистов, в большинстве своем работают плохо и впадают жалкое существование.

За примерами далеко ходить не приходится. Передо мной груда писем, полученных за

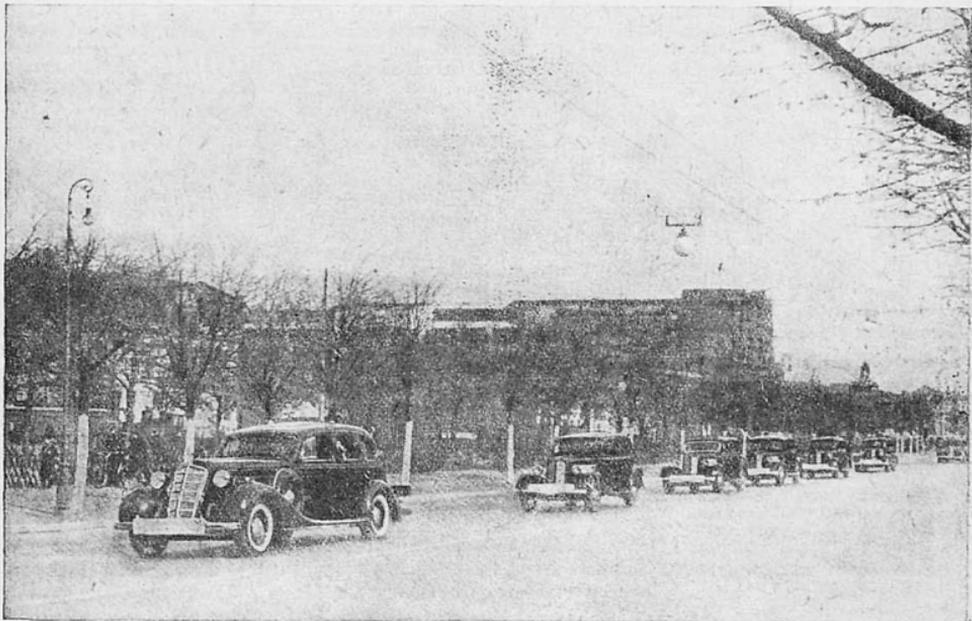
последнее время из разных концов Союза от активистов-общественников, начальников и рядовых работников клубов. Все они жалуются на отсутствие помощи, а зачастую и на явное невнимание к вопросам авто-мотоспорта со стороны руководителей комитетов.

В Киеве, Горьком, Челябинске, Свердловске, Одессе, Сталино, Казани, Оренбурге и других городах авто-мотоклубам уделяется намного меньше внимания, чем, скажем, такому виду спорта, как городки.

До сих пор еще некоторые комитеты физкультуры проявляют интерес не столько к авто-мотоклубам, сколько к их автомобилям (Ижевск, Сталино, Иваново и др.).

Лозунг «Молодежь на автомобиль», выдвинутый «Правдой» и подхваченный широкими массами трудящихся, требует для своего осуществления настойчивой и серьезной практической работы.

Автомобильная учеба, так же, как и авиационная учеба, связанная с высокой техникой, не терпит неряшливости и самотека. На-



В Москве имеются сотни индивидуальных владельцев автомобилей — рабочих-стахановцев, инженеров, ученых. Летом этого года знатные люди г. Москвы на собственных автомобилях организовали экскурсию в Ленинград.

На фото — автомобили участников экскурсии на Ленинградском шоссе

Фото Л. Доренского

блюдательные попытки организовать учебу через мелкие, никем не контролируемые, самодельные кружки, не имеющие методического и организационного руководства, неизбежно приводят к плохим результатам и низкому качеству учебы и быстрому выводу из строя ценнейшей материальной части — учебных авто- и мотомашин.

Поэтому основные задачи, которые в настоящий момент стоят перед комитетами физкультуры, — это укрепление существующих и вновь организуемых авто-мотоклубов, снабжение их хорошей учебной базой, в виде оборудованных кабинетов, мастерских и гаражей, а также подбор технически грамотных и политически проверенных кадров педагогов и инструкторов. Там, где условия не позволяют создать авто-мотоклубы, должны быть организованы хорошо оборудованные учебные пункты с филиалами на предприятиях и в физкультурных коллективах, с централизованными учебными гаражами и мастерскими.

Спортивная работа наших автоклубов также требует значительного изменения и приближения ее к насущным задачам дня.

За последнее время наблюдается стремление свести авто-мотоспорт только к скоростным соревнованиям, в которых принимают участие единичные спортсмены, а основная масса любителей-автомобилистов и мотоциклистов остается в стороне. Между тем, совершенно необходимо сделать авто-мотоспорт массовым видом спорта, чтобы в нем принимали участие не единичные гонщики, а все любители и профессионалы-шоферы.

Для этого требуется только проявление инициативы и изобретательности со стороны актива и работников наших авто-мотоклубов.

Даже грубой авторитет можно сделать средством спортивного соревнования, причем эти соревнования можно проводить с меньшим спортивным эффектом и интересом, чем чисто скоростные соревнования автомобилей и мотоциклов. Такие виды спортивных соревнований, как кроссы по пересеченной местности весной, летом, осенью, зимой, соревнования на ориентировку по карте и без карты, соревнования по бездорожью, по льду и в горных условиях, соревнования в ночное время с потушенными фарами и т. п., должны найти почетное место в спортивных календарях авто-мотоклубов.

Необходимо практиковать возможно чаще массовые виды спортивно-военноспортивных соревнований, как например «охота» за аэростатами, по «лисьему» следу, соревнования по фигурному вождению машин и др., привлекающие большое количество участников.

Надо помнить, что основная задача автотоспорта — научить автомобилистов и мотоциклистов отлично водить машины по любым дорогам, в любую погоду, в любое время.

Скоростные достижения и рекорды нам нужны, их нужно развивать, но в умелом сочетании с оборонно-прикладными видами соревнований.

Таковы задачи наших авто-мотоклубов в области развития спортивной работы. Автомотоклубы, опираясь на общественный актив, могут и должны превратиться в настоящие кузницы грамотных и хорошо тренированных кадров водителей авто-мотомашин, водителей спортсменов, могущих в любое время по зову нашей партии и правительства стать в ряды бойцов мото-механизированных частей славы Красной армии.

И СВЕДЕНИЮ ПОДПИСЧИКОВ 1937 ГОДА

Не забудьте, что срок Вашей подписки на журнал «ЗА РУЛЕМ» и БИБЛИОТЕКУ «ЗА РУЛЕМ» истекает в декабре 1937 года.

Для бесперебойного получения журнала с 1 января 1938 года необходимо ускорить возобновление подписки на журнал, не откладывая этого на последние дни года. Подписку следует сдавать с таким расчетом, чтобы она поступила в Москву не позже 24 декабря.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазоб'единение, или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка принимается также повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Подписная цена: «ЗА РУЛЕМ» — 12 мес. — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р. 60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к. Б-ка «За рулем» — 12 мес. — 9 руб., 6 мес. — 4 р. 50 к.

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ

На правильном пути

В АВТО-МОТОКЛУБЕ АВТОЗАВОДА им. МОЛОТОВА

Обгоняя трамван, тормозя и давая сигналы, голубой М-1 проехал Окский мост, перелудки дер. Канавино и, развернувшись, покатиет по проспекту Октябрьской революции. Отсюда асфальтированная лента шоссе идет до самого автозавода им. Молотова. По обеим ее сторонам — все восемнадцать километров, отделывающие автозавод от г. Горького — тянутся рабочие поселки, новостройки, карьеры, штабеля строительных материалов.

Справа под навесами показались запыленные серой пылью бетономешалки. М-1 идет уже по территории автозавода, но наш путь еще далеко не окончен. Один за другим возникают величественные корпуса. Многие из них еще в лесах, но внутри кипит жизнь.

У переезда состав товарного поезда преграждает нам путь. На платформах, блестя свежей зеленью бортов, проплыли новенькие полоторатонки. За переездом высятся дома социалистического города. Сопогород словно разливается асфальтированными мостовыми и тротуарами и обрамлен аллеями молодых тополей. Не верится, что еще недавно здесь были леса и болота.

Наш голубой М-1 остановился в центре соцгорода, у подезда автомотоклуба. Мы приехали подвечер, когда областная квалификационная комиссия, работавшая здесь с самого утра, уже заканчивала прием зачетов от слушателей кружка шоферов-любителей. Пока члены квалификационной комиссии экзаменовали последнюю женскую группу, многие из освободившихся кружковцев еще стояли за стеклянной дверью и с напряженным вниманием следили за тем, что происходило в аудитории.

Последняя из экзаменовавшихся девушек, раскрасневшаяся, прямо из аудитории направилась к начальнику учебной части автоклуба т. Богданову. Занимаясь в кружке, она договорилась с транспортным отделом автозавода, что, закончив учебу, перейдет работать из цеха на тягач. Поэтому она хочет получить еще немного часов практической езды. Эта девушка — Надя Поливкина. Ей сейчас 19 лет. Пять лет назад она приехала сюда из маленькой мордовской деревушки под Саранском, в 35 км от железной дороги. Она работает в цехе моторов. Придя в автоклуб, она горячо принялась за овладение искусством вождения автомашин. Завтра, или через неделю, она сядет за руль тягача, через три месяца или через полгода она будет шофером.

Квалификационная комиссия подвела итог своей работы за день: экзаменовалось 32 чел., сдало зачеты 28 чел., половина из них отличники.

* *
*

Год назад стахановцы-рабочие, инженеры, служащие автозавода им. Молотова, имеющие свои автомашины, собрались на совещание по вопросу об организации автоклуба.

В правление клуба были избраны лучшие люди автозавода. Его возглавил т. Куклич, участник Караумского пробега и автоэкспедиции на Памир. Были созданы секции. Заводоуправление предоставило автомотоклубу новое здание и отпустило 200 тыс. руб. для развертывания учебы и работы. И автомотоклуб с первых дней своего существования стал жить полнокровной творческой жизнью.

Всем секциям сразу нашлась работа. На автозаводе свыше 300 владельцев автомашин, и секции обслуживания, возглавляемой механиком кузницы т. Томашпольским, предстояло прежде всего заняться организацией стоянок и содержания автомобилей. Секция добилась от заводоуправления передачи клубу одного из заводских гаражей, построенного по специальному проекту группы инженеров и конструкторов ГАЗ. Сейчас здесь стоят 100 машин членов клуба — стахановцев тт. Фаустова, Масленникова и других. Остальные машины стоят в других гаражах.

За 30 руб. в месяц клуб предоставляет своим членам стоянку для автомашин, обеспечивает тщательный уход и за небольшую плату — мойку и необходимый профилактический ремонт. В центральном гараже автоклуба есть все нужное для производства мелкого и даже среднего ремонта. Секция обслуживания обеспечивает машины запасными частями, горючим и т. д.

Много дела у секции организации учебы, которой руководит комсомолец т. Андреев. В течение этого года в кружках шоферов-любителей изучили автомобиль 490 чел. Недавно закончили теорию еще 300 чел. и 350 чел. приступили к учебе. Работа кружков проводится преимущественно в цехах завода, это удобнее для рабочих и для руководителей — инженеров и автомехаников ГАЗ. В каждом цехе завода оборудованы автотехнические кабинеты и библиотеки — здесь есть все, что нужно для учебы.

В самом клубе также работают кружки. Около 200 женщин, жен членов автоклуба и домработниц, уже выучились управлять автомобилем. Одна из них, Екатерина Евгеньевна Ковлер, жена инженера, увлеклась клубной работой, показала свои организаторские способности и любовь к автоспорту и теперь является начальником автоклуба. Другая домохозяйка, тоже шофер-любитель Бушкова, работает секретарем автосекции.

Многие женщины, сдавшие зачеты на шофер-любителя, очень активно участвуют в работе автоклуба. В период реализации займа обороны женщины, члены клуба, на 12 машинах выезжали в колхозы для массовой работы. В колхозах они проводили различные беседы об устройстве автомобиля, его значении в деле социалистического строительства и обороны страны. На автозавод они вернулись с группой колхозниц и знакомили их с процессом производства автомобилей и с жизнью соцгорода.

Много и других массовых мероприятий проводил клуб прошедшим летом. Он организовал для своих членов автоэкскурсию по СССР. Два месяца на пяти автомашинах группа инженеров и стахановцев автозавода вместе с семьями путешествовали по Крыму, Кавказу и Украине. Другая группа членов клуба ездила на автомашинах в Ижевск, на мотоциклетный завод.

Неоднократно автоклуб организовывал различные авто- и мотосоревнования. В них, кроме водителей-профессионалов, принимали участие и шоферы-любители. Любитель т. Рыпапов показал интересные достижения в фигурной автомобильной езде. Другой член клуба, шофер-любитель т. Семенов, в проводимых недавно клубом авторевнованиях покрыл 1 км с места в 53,03 сек. В женских авторевнованиях на 1 км с места шофер-любитель т. Гречухина покрыла это расстояние на ГАЗ-А в 53,6 сек.

Кроме различных массовых мероприятий и автоспортивных соревнований, клуб разверты-

вает массово-лекционную работу. Прочитаны лекции о конструкции легкового автомобиля ЗИС, об эксплуатационных данных автомобиля М-1. Лекции прошли очень успешно, они собрали большую аудиторию, было много и не членов клуба.

Сейчас клуб занят проектированием и подготовкой к строительству нового подземного гаража. Этот гараж, первый в СССР, спроектирован на Горьковском автозаводе. Проект широко обсуждался автомобильной общественностью завода и членами автоклуба.

С каждым днем растет активность членов клуба. Молодые рабочие и работницы, изучив устройство автомобиля и искусство его вождения, повышают свой технический уровень. Таких, как Надя Поливкина, окончивших кружок и мечтающих стать шофером, на автозаводе много. Уже больше 50 шоферов-любителей, подготовленных автоклубом, стали шоферами-профессионалами.

Д. Вольф

142 километра в час

ЗР 1037 N23

В 1931 г. двадцатилетний механик таксомоторного парка Георгий Клещев впервые заинтересовался авто-мотоспортом. Пробег на мотоцикле из Ленинграда в Тбилиси зажег в нем спортивный огонь.

Вместе со своим приятелем Павлом Трусило Клещев стал готовиться к автомобильным гонкам.

Экзамен был в марте 1937 г. В скоростном пробеге Ленинград—Москва—Ленинград на дистанцию в 1414 км они заняли второе место. Результаты этого пробега на машине ГАЗ-А их не удовлетворили. Клещев и Трусило решили устранить недостатки в машине, которые мешали добиться рекордных результатов.

После пробега дирекция таксомоторного парка дала молодым водителям старенький «газик» для экспериментальной работы. Эта машина давно уже отслужила свой век, проделав не менее 300 тыс. км.

Друзья серьезно занялись усовершенствованием ее. И результаты не замедлили сказаться. 30 сентября, на всесоюзных соревнованиях в Киеве, тт. Клещев и Трусило заняли первое место, на много перекрыв всесоюзный рекорд на 1 км с хода. Их время — 25,34 сек. (142 км/час). Прежний рекорд принадлежал ленинградцу т. Герель — 127,6 км/час.

Трудно в изышной «зализанной» машине узнать старого «ветерана». Тов. Клещев рассказывает об изменениях, которые они внесли в конструкцию своего ГАЗ.

— Для того чтобы добиться большей устойчивости машины, мы значительно удлинили и понизили шасси. Рама у нас длиннее газовской на 300 мм и опущена на 90 мм. Колеса мы переменили. Сейчас у нас поставлены зад-

ние колеса с покрышками 30 × 4,50" и передние с покрышками 28 × 4,50". Высоту радиатора мы сократили на 150 мм и настолько же опустили его. Это сразу же изменило форму машины. Упорная вилка переднего моста разрезана и прикреплена на шарнирах к раме, вместо прежнего крепления к картеру. Ведущую шестерню заднего моста поставили с 10 зубьями, что изменило отношение 3,78 на 3,4. Все му кузову придали удобную обтекаемую форму.

Старый газовский двигатель мы значительно реконструировали, установили два карбюратора, увеличили на 5 мм диаметры клапанов и изменили их форму, поставили валик распределения М-1. Степень сжатия увеличена до 5,1. Всасывающие и выхлопные газопроводы мы расточили и отшлифовали внутри. Выхлоп сделан наружу, под капот, из четырех отдельных труб.

Изменили мы и систему зажигания. На обыкновенный газовский распределитель поставили два молоточка и заострили углы кулачка для сокращения времени размыкания молоточка. Все это дало возможность получить от двигателя до 5 тыс. оборотов при работе вхолостую.

Результаты, достигнутые Клещевым и Трусило, свидетельствуют об огромных возможностях дальнейшей реконструкции наших двигателей.

Сейчас тт. Клещев и Трусило продолжают работать над усовершенствованием машины. Они поставили перед собой задачей — добиться на очередных соревнованиях на 1 км с хода скорости в 160 км/час.

М. Червинский

г. Ленинград

НИТРО-ОКРАСКА АВТОМОБИЛЯ М-1 В ГАРАЖНЫХ УСЛОВИЯХ

Инж. Г. КИРИЛЛОВ

ПРИЧИНЫ СТАРЕНИЯ ОКРАСКИ

Автомобиль М-1, выпускаемый Горьковским заводом, имеет весьма привлекательный внешний вид.

Окрашенный нитроцеллюлозными красками, типательно отполированный, он украшает собой улицы пролетарской столицы и многих других городов Советского Союза.

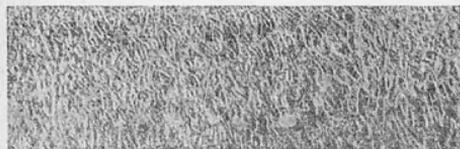


Рис. 1. Растрескивание краски. Мелкая сетка трещин

Но опыт эксплуатации их в автобазе Наркомтяжпрома показал, что через некоторое время, иногда очень короткое время автомобиль М-1 теряет свой зеркальный глянец и свою привлекательность. Лакированная поверхность становится матовой, шероховатой, покрывается волокнистыми парашинами и жирными масляными пятнами.

Краска в ряде мест кузова и оперения растрескивается, образуя так называемую сетку трещин, а нитропленка вокруг подфарников отслаивается, обнажая металл крыльев. Обнаженные места вскоре покрываются ржавчиной и автомобиль приобретает неряшливый, неопрятный вид.

Какие же причины обуславливают преждевременный износ окраски, ее старение?

Помимо общих причин, относящихся к условиям эксплуатации, например пыльность и загрязненность дорог, действие солнечных лучей, влаги, воздуха и т. д., на степень сохранности нитролакового покрытия в значительной мере влияют:

- 1) прочность красочного слоя — способность противостоять атмосферным воздействиям;
- 2) качество заводской окраски — правильность выбранного технологического процесса окраски;

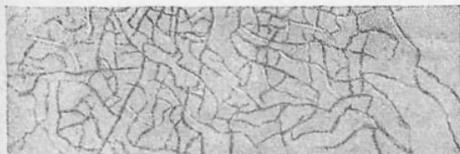


Рис. 2. Растрескивание краски. Крупная сетка трещин

3) технически грамотный уход за автомобилем.

Из нашего опыта эксплуатации автомобилей М-1 известно, что все три машины, окрашенные в цвет вишни, после 13—16 мес. работы были перекрашены. Краска вишневого цвета оказалась неустойчивой. По всей лакированной поверхности автомобиля она выщела и растрескалась, образовав сплошную сетку.

На другой группе автомобилей, несмотря на применение только полировочной воды, краска стерлась до металла и грунта. Это произошло потому, что заводской слой нитроокраски очень тонок и последняя содержит небольшой процент пленкообразователя.

В результате плохой подготовки металла к окраске, на многих автомобилях, окрашенных в черный цвет, происходит растрескивание краски на отдельных местах кузова и чаще всего на передних крыльях.

Характер разрушения окраски показан на рисунках 1, 2 и 3.

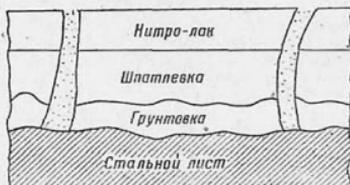


Рис. 3. Поперечное сечение растрескавшейся краски. Трещины заполнены частицами пыли

Рецептура долговременного сохранения окраски нам еще не известна, но предупредить ее старение, сохранить от преждевременного износа вполне возможно.

Для этого нашим заводам необходимо улучшить качество применяемых материалов и самого процесса окраски, а гаражам в период эксплуатации установить за автомобилем регулярный правильный уход. Это сэкономит государству немало средств.

ЗНАЧЕНИЕ ОКРАСКИ

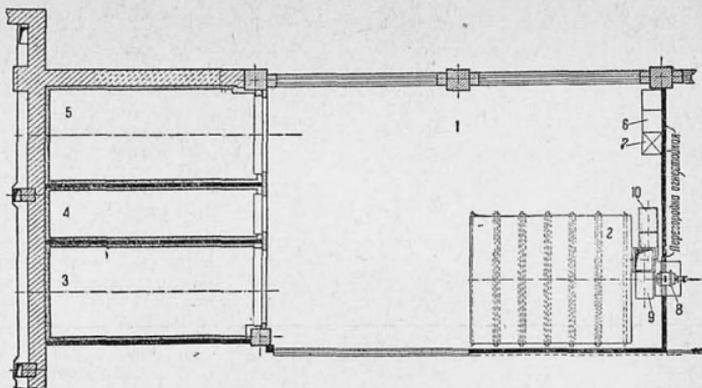
В том случае, когда на поверхности обливки кузова и оперения образовалась сетка глубоких трещин или пленка краски и грунтовка отслаивается, автомобиль подвергают капитальной окраске.

Основное назначение окраски — предохранять металлические части автомобиля от атмосферных влияний и, главным образом, от действия воды и кислорода воздуха, вызывающих окисление металла.

Вторая, не менее важная задача окраски — придать автомобилю красивый внешний вид.

Рис. 4. Примерный план малярного цеха крупной авторемонтной мастерской.

1 — зона подготовки; 2 — пульверизационная камера; 3 — камера для сушки автомобиля М-1; 4 — камера для сушки оперения; 5 — камера для сушки мощных машин; 6 — верстак; 7 — вытяжной шкаф; 8 — электромо- тор; 9 — вентилятор; 10 — отстойная ванна для воды с краской



Автомобиль М-1 окрашивают нитрокрасками, имеющими в своем составе около 25% нитроцеллюлозы и 10% пигмента в смеси с различными растворителями. Эти краски в большей мере, чем масляные, отвечают современным требованиям техники автостроения. Слой нитрокраски дает прочную пленку, быстро сохнет, легко полируется и обладает высоким устойчивым блеском. Нитрокраска наносится пульверизатором не непосредственно на металлическую поверхность обшивки кузова, а поверх хорошо высушенных и шлифованных масляных слоев грунтовки и шпатлевки. Такая комбинированная окраска сочетает в себе положительные качества хорошего прочного покрытия, обеспечивая металл от разрушительного воздействия влаги, и дает гладкую блестящую поверхность.

УСЛОВИЯ РАСПЫЛЕНИЯ НИТРОКРАСКИ

Природа нитрокрасок и лаков, технология и методы такой окраски коренным образом отличаются от приемов и условий работы масляными красками.

При распылении краски пульверизатором известная часть ее (85—90%) ложится на окрашиваемые поверхности автомобиля, а остальная часть заполняет в виде тумана рабочее помещение. Вдыхание пыли пигмента вредно,

и поэтому нельзя производить работу в малярных помещениях, предназначенных для окраски автомобилей масляными красками. Необходимо создать особые условия для производства нитрокрасочных работ.

В целях охраны здоровья рабочих окрасочные работы надо производить в особо устроенных пульверизационных камерах, а при пневматической окраске иметь приточно-вытяжную вентиляцию с местным отсосом и подачей чистого воздуха в зону пребывания рабочих. Для более полного удаления распыленной краски вытяжная вентиляция должна быть более мощной, чем приточная.

При работе с пульверизатором рабочие в целях защиты от действия пигмента и паров растворителя должны иметь респираторы для дыхательных путей и легких и шоферские очки для глаз. От чистоты помещения, притока свежего воздуха, поддержания необходимой температуры в помещении (не ниже 18—20° С) во многом зависит успех и качество окрасочных работ.

МАЛЯРНЫЙ ЦЕХ ГАРАЖНОЙ МАСТЕРСКОЙ

Камеры для нитролакировки и сушки автомобилей, применяющиеся на автомобильных заводах, значительно отличаются по устройству от гаражных камер.

На крупных заводах с массовым выпуском автомобилей принята поточная система окрасочных работ. Соответственно этому и камеры строятся открытого типа.

В гаражных мастерских, где количество окрашиваемых автомобилей сравнительно не велико, применяют камеры туннельного типа.

На рис. 4 дан примерный план устройства малярного цеха для пневматической окраски легковых автомобилей.

Цех имеет одну пульверизационную и три сушильных камеры, предназначенных для сушки кузовов автомобилей М-1 и отдельно для оперения и кузовов мощных машин.

В небольших гаражных мастерских, где принято производить окраску кузова и оперения не отдельно, а смонтированными на шасси, — малярные цехи строятся на две ка-

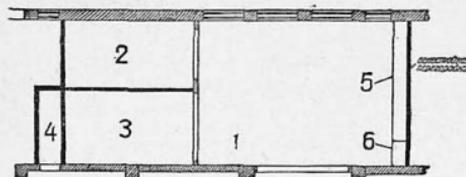
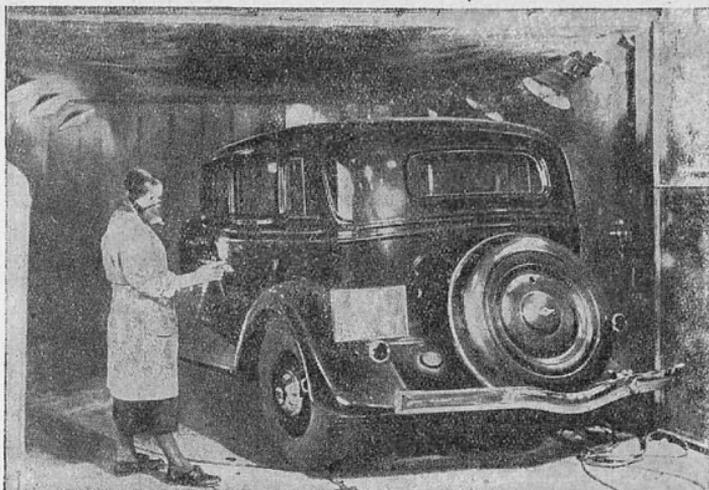


Рис. 5. Примерный план малярного цеха на две камеры.

1—зона подготовки; 2—сушильная камера; 3—окрасочная камера; 4—помещение для установки вентилятора; 5—верстак; 6—вытяжной шкаф

Рис. 6. Пульверизационная камера тупикового типа



меры, из которых одна пульверизационная, другая — сушильная.

Пример планировки двухкамерного цеха дан на рис. 5.

Под позицией 1 (рис. 4) указана зона подготовки. В ней производятся операции по подготовке к окраске металлической облицовки автомобиля. Подготовительные операции состоят из мокрой шлифовки поверхности автомобиля после грунтовки и шпатлевки, протирки ветошью, подмазки поверхностей и т. д.

Зона подготовки оборудуется верстаком, вытяжным шкафом, подводкой воды и воздуха для обдувки кузова перед грунтовкой.

Приток свежего воздуха обеспечивается отвлечением воздухопровода от общей системы приточной вентиляции.

Пульверизационные камеры представляют

собой отдельные помещения тупикового типа, имеют один вход для объектов окраски, который служит одновременно и выходом для них. Наружный вид гаражной пульверизационной камеры дан на рис. 6.

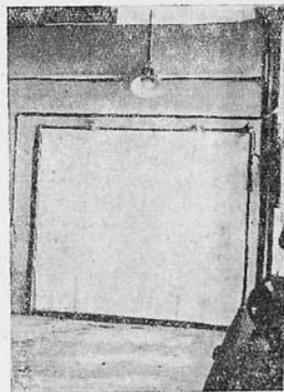


Рис. 8. Наружный вид сушильной камеры. Шторные двери сделаны из асбестовой ткани

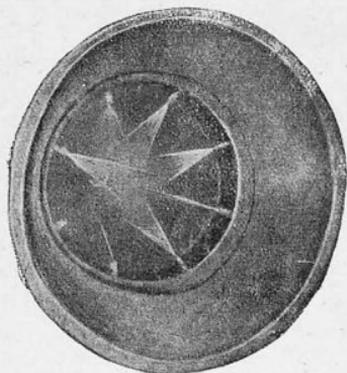


Рис. 7. Кольцевая система водяной завесы для очистки загрязненного воздуха

Камеры предназначаются для выполнения всех окрасочных работ и в частности для нанесения на подготовленную поверхность автомобиля слоя грунта, шпатлевки и нитролаков. Для отсоса отходов распыленной краски (10—15%) в торцевой части камеры устанавливаются вентиляторы «Сирокко», приводимые в действие электромоторами переменного тока. Для очистки отсасываемого воздуха от жидкости производится промывка его водой.

На рис. 7 показано специальное устройство, создающее водяную завесу перед входом загрязненного воздуха в вентилятор. Вода через воронку в кожухе вентилятора стекает в металлическую ванну и там отстаетается (позиция 10, рис. 4).

Окончательная очистка и сушка воздуха производится в сепараторах и фильтрах, которые устанавливаются в выхлопной трубе над вентилятором.

В сушильных камерах производится сушка кузовов и оперения после грунтовок, подмазки неровностей, шпатлевки, окраски последним слоем и покрытия растворителем М-647. Сушка первых слоев нитроокраски производится в распылительной камере при нормальных температурных условиях 18—20° Ц.

Сушильные камеры (рис. 8) строятся с естественной циркуляцией воздуха, основанной на разности температур. Обмен воздуха в камерах осуществляется через железные короба с выводом отвлечения на крышу здания.

Воздухообмен регулируется при помощи движжек, устанавливаемых в вентиляционных коробах.

Стены и потолки камер изолируются плитами «вулканит» и слоем штукатурки.

От зоны подготовки сушильные камеры отделяются двойными шторными дверями из асбестовой ткани или нормальными двухстворчатыми, обитыми железом.

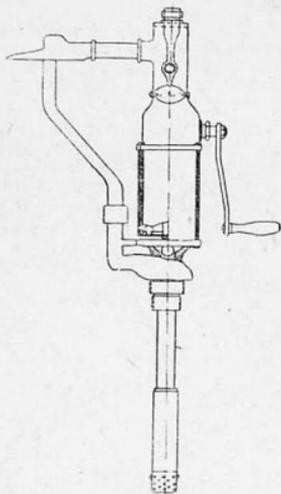
Нагревание камер производится паром или горячей водой посредством специальных отопительных секций.

Температурный режим в камерах устанавливается в зависимости от принятого технологического процесса.

В гаражных условиях сушку грунтовок и шпатлевки принято производить при температуре 75—80° Ц, а последнего слоя окраски при температуре 50° Ц в течение 20—25 мин.

В следующей статье будут освещены вопросы оборудования, технологии окраски и указаны материалы, применяемые при нитроокраске.

МАСЛОРАЗДАТОЧНЫЙ НАСОС



Тулский завод автогаражного оборудования приступил к выпуску серии насосов для раздачи масла, керосина, бензина непосредственно из бочек.

Необходимость такого насоса становится очевидной, если учесть, что раздача масла в мелких гаражах, на многих машинно-тракторных станциях производится примитивно, что приводит к потерям, недопустимому загрязнению масла пылью, песком и грязью.

Конструкция выпускаемого насоса устраняет потери и загрязнение масла и дает возможность отпускать его с достаточной точностью (1/4, 1/2 и 1 л).

Насос состоит в основном из трех узлов: первый узел — всасывающая труба — состоит из наружной и внутренней трубы; ее можно при необходимости укоротить или удлинить. Второй узел — это цилиндр, в котором имеется поршень с реечным штоком и шариковыми клапанами. Третий узел — корпус с валком-шестерней и дозирующим механизмом.

Насос работает следующим образом: указатель устанавливается на одной из цифр, нанесенных на шкале; вращение ручки приводит в движение поршень, который, поднимаясь, проталкивает масло к наконечнику. В этот момент открывается нижний клапан и масло заполняет образовавшуюся пустоту. При обратном ходе поршня нижний клапан закрывается, но открываются клапаны поршня, и цилиндр вновь заполняется маслом. Сливная труба после окончания отпуски масла возвращается под действием пружины на наконечник, из которого остатки масла стекают во фланец.

В. Погожев

ВНИМАНИЮ АВТОРОВ!

Редакция просит всех товарищей, направляющих в журнал свои статьи и заметки, сообщать подробный адрес (с указанием почтового отделения) и имя и отчество полностью. В целях наиболее полного учета авторского актива просим также сообщать место работы и занимаемую должность.

Обмениваемся опытом ГАРАЖЕЙ

РЕМОНТ ТОЛКАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Предложение т. И. ПЛАН-СИНА (Россошь)

При ремонте автомобильных двигателей ЗИС-5, АМО-3, ЯЗ-5 сработавшие толкатели клапанов (деталь № 11-049) и направляющие толкателя (детали № 11-046 и № 11-047) обычно заменяются новыми, так как при большой нагрузке они не поддаются регулировке и сильно стучат.

А между тем их можно ремонтировать, экономя таким образом материалы и средства. Делается это следующим образом. Сработавшие толкатели шлифуют на токарном станке до размера 15,2—15,3 мм по диаметру (номинальный размер 15,850 мм). Направляющие толкателей рассверливают развертками до размера 19 мм. Затем вытачивают чугунные втулки из направляющих клапана трактора СТЗ с наружным диаметром 19 мм и высотой 40 мм. Втулки запрессовывают в отверстия направляющих, после чего растачивают их внутренний диаметр под размер толкателей.

На производство ремонта толкателей этим способом затрачивается не больше 15 руб., в то время как новый комплект стоит 84 руб.

ВЫХЛОПНАЯ ТРУБА ДЛЯ АВТОЦИСТЕРН

Опыт эксплуатации бензиновых автоцистерн ЗИС-5 и ЗИС-6 показывает, что расположенный под машиной глушитель часто является причиной пожара.

Работники автобазы Усинского тракта «Совмонтавтогара» разработали несколько иную систему расположения выхлопной трубы и глушителя для машин ЗИС-5 и ЗИС-6. Переделка была осуществлена механиком т. Радечким и заключалась в следующем.

На одной из машин ЗИС-5 заглушили выхлопную горловину коллектора, сделав для этого вырез в его передней части. К этой части приварили такую же горловину с фланцем от негодного коллектора. Затем поставленный на место коллектор соединили с установленным впереди машины глушителем, подвешенным на кронштейнах распорной трубы. Соединяющая труба прошла под радиатором между лонжеронами.

Это изменение дало положительные результаты и полную гарантию безопасности в пожарном отношении. Правда, вследствие этого несколько затруднился выход газов из отводящих окон в коллектор, но это полностью компенсируется сокращением пути выхода отработанных газов из коллектора в глушитель.

Мы считали бы целесообразным изменить коллектор на автоцистернах ЗИС-5 и ЗИС-6 с тем, чтобы газы были выведены к глушителю, расположенному впереди машины.

Чавдаров

СПОСОБ РЕМОНТА АККУМУЛЯТОРНЫХ БАНОК

Предложение т. М. ЖАРОВА (строительство ж.д. линии Тула—Сухиничи)

Для ремонта часто трескающихся банок автомобильных аккумуляторных батарей я предлагаю следующий способ, отличающийся большей надежностью.

В ацетоне или грушевой эссенции надо растворить немного чистого целлулоида (на 200 г ацетона 5 г целлулоида), затем взять кусок негодной банки из пластмассы, растолочь его в порошок, залить порошок полученным раствором и размешивать до тех пор, пока не получится блестящее густое тесто.

Лопнувший эбонитовый корпус аккумуляторной банки автомобиля ЗИС после тщательной прочистки надо

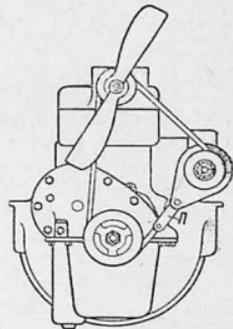
сплести по трещине шпагатом, пропитанным в шеллаке, после чего замазать трещину тестом и хорошо просушить.

Аккумуляторные банки из пластмассы (в автомобиле ГАЗ) перед ремонтом нужно тщательно промыть и просушить. Затем края трещины следует скосить так, чтобы с обеих сторон ее получилась канавка размером 3—5 мм. Поверхность расширенной канавки необходимо слегка смочить ацетоном (до размягчения пластмассы), после чего заделать ее приготовленной замазкой. Отремонтированная таким способом банка просушивается 4—5 дней.

КАК ИСПОЛЬЗОВАТЬ РАСТЯНУТЫЕ ВЕНТИЛЯТОРНЫЕ РЕМНИ ГАЗ

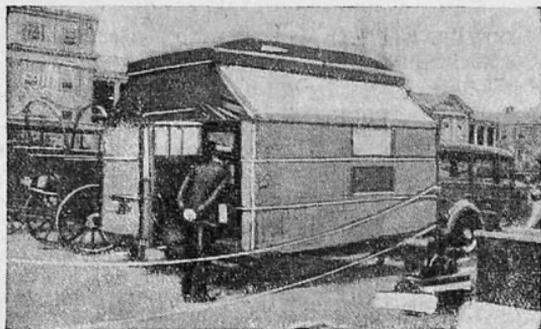
Предложение т. П. ШКОЛЬНИКОВА (г. Ворошилов) и т. И. БАНЮК (Днепропетровск)

Растянутые вентиляторные ремни на автомобилях ГАЗ обычно заменяют новыми только потому, что дальнейшая натяжка их с помощью динамо невозможна. Для то-



го чтобы иметь возможность пользоваться старым ремнем, достаточно поднять динамо, поставив две дополнительные планки П к кронштейну динамо, как указано на рисунке.

мировой авто- техники



В США выпущены специальные трейлеры — «полевые штабы», представляющие собой прочные «дома на колесах».

Внутри прицепа, помимо специального оборудования, имеется конторка с телефонным коммутатором, четыре

раскладных постели и другие принадлежности. Брезентовая крыша прицепа может скатываться, открывая доступ солнцу и воздуху.

Размеры трейлера: длина около 3 660 мм, ширина и высота — 3 050 мм.

АВТОГРЕЛКА, ОБОГРЕВАЕМАЯ ВЫХЛОПНЫМИ ГАЗАМИ

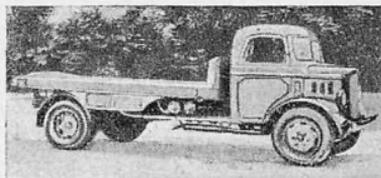
На американском рынке появился новый прибор для обогрева кузова автомобиля горячим воздухом. Прибор этот нагревает машину значительно быстрее и интенсивнее, чем все другие приборы этого типа. Он состоит из маленького радиатора, омываемого горячими отработанными газами. К радиатору примыкает трубка с воронкой, направленной против хода автомобиля. Свежий воздух через воронку поступает во внутренние трубки нагревательного радиатора, а отсюда в нагретом виде через изогнутую трубку с двумя перфорированными пластинками — грелками (на концах) — внутрь автомобиля. Так как стальные трубки непроницаемы, то отработанные газы не могут проникнуть в кузов.

ГРУЗОВИК-ПОЖАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В Англии выпущен грузовик, который в любой момент может быть превращен в пожарный автомобиль.

ки, образуя резервуар для 600 галлонов воды (2 650 л).

Во время воздушно-газовых атак этот резервуар



В основании платформы имеются две двери. При подеме они вытягивают за собой две брезентовые стен-

можно использовать для разбрызгивания химического раствора, нейтрализующего действие ядовитых газов.

ПЛАТФОРМА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВ

В США для перевозки тяжелых экскаваторов (весом около 18 т) к месту работы сконструирован низкорамный прицеп, имеющий восемь колес с пневматическими шинами размером 36×8".

Для удобства погрузки каждая пара задних колес, оси и рессоры сконструированы в виде отдельного комплекта и не зависят от другой пары (рис. 1).

После того как платформа

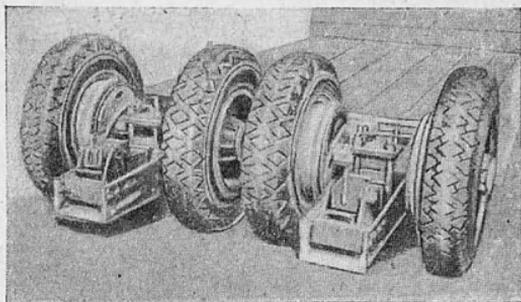
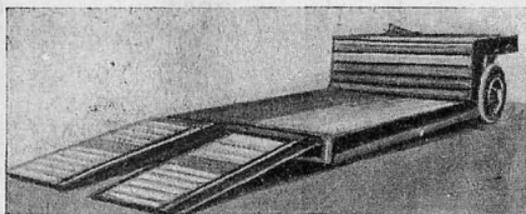


Рис. 1



поднята на домкраты, каждая пара колес быстро откатывается назад, а платформа с помощью тех же домкратов опускается до уровня 330 мм от земли. Затем устанавливаются погрузочные трапы (рис. 2), и эк-

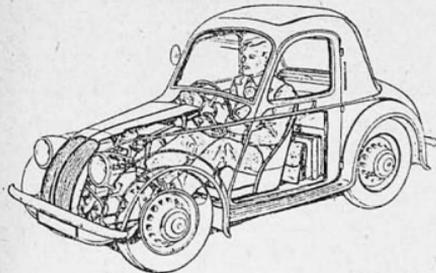
скаватор въезжает на прицеп. После погрузки задние колеса быстро монтируются в свое нормальное положение. Свободная длина погрузочной платформы — около 3,6 м. Задние колеса прицепа снабжены тормозами.

Рис. 2

ОДНОМЕСТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В Англии построен одноместный малолитражный автомобиль, очень легкий, экономичный и удобный для развозов по городу. На рисунке показано устройство

автомобиля. Двигатель 4-цилиндровый, объемом около 75 см³: ширина кузова — 0,75 м. За сиденьем водителя имеется достаточно места для ручного багажа.



ОРИГИНАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ СИГНАЛ

У одного из наиболее аварийных перекрестков большой шоссеной дороги в Южной Каролине (США) недавно установлены сигналы из досок с шахматным рисунком.

Сигналы установлены парами с обеих сторон дороги. Каждый сигнал первой пары отдален от края дороги на 5 м, а каждая последующая из восьми пар сигналов расположена ближе к краю дороги, чем предыдущая. Расстояние между сигналами, по мере приближения к перекрестку также постепенно уменьшается на 7,5 м. Благодаря этому у водителя создается впечатление, что дорога «закрывается», и он невольно замедляет ход.

Со времени установки новых сигналов на этой дороге значительно уменьшилось количество аварий.



КОЛХОЗНИКИ СТРОЯТ ДОРОГИ

◆ Колхозники Орджоникидзевского края проявляют большую заботу о дорогах. За этот год, при участии населения, построено 892 км грунтовых, гравийных и шоссейных дорог и десятки мостов. Кроме того капитально отремонтировано 1480 км грунтовых профилированных дорог и свыше тысячи погонных метров тывских.

Дороги приводятся в культурный вид. С начала года озеленено 520 км.

◆ В Чернышевском, Борзинском и Красночуйском районах Читинской области силами колхозов производятся большие работы по сооружению грунтовых проселочных дорог. Дороги прокладываются в непроходимой тайге через крутые горные хребты и сопки. Десятки километров проселочных путей уже сданы в эксплуатацию.

Артели «Новая жизнь» и им. Сталина, Читинского района, к праздникам закончили постройку грунтовой дороги, которая связала оба колхоза с сельсоветом. Колхозники этого же района начали реконструкцию старомосковского тракта, проходящего через Яблонный хребет до границы Бурят-Монголии.

НЕОБЫЧАЙНЫЙ ГРУЗ

Шоферы-стахановцы Золотранса на пятитонных автомобилях Ярославского завода перевозят грузы, вес которых в 3—4 раза превышает грузоподъемность машины.

Молодой шофер Илья Капустин не так давно доставил на пятитонной машине с прицепом из Иркутска в Качуг, к берегам реки Лены, небольшой узкоколейный паровоз весом в 21 тонну для железной дороги золотых приисков Бодайбо. Паровоз благополучно проехал на автомобиле 256 км.

Лысьма ЧИТАТЕЛЕЙ

Молодые работницы стали шоферами



За рулем советских автомобилей работают тысячи женщин-шоферов. Число их с каждым днем растет.

На снимке—молодые работницы харьковских хлебозаводов, которые окончили автошколу при ЦК союза шоферов Юга и 10 сентября сдали экзамен на звание шофера третьего класса.

Добиваемся лучших показателей

Коллектив автобазы Союзпродмага активно готовится к выборам в Верховный Совет. Рабочий комитет организовал ряд кружков. Шоферы, грузчики проявляют большой интерес к изучению нового закона.

Бригады на машинах 28-31, 28-33, 28-32, 28-43, 28-34 и 35-28 соревнуются. Показатели работы этих бригад ежедневно вывешиваются и обсуждаются на десятиминутных производственных совещаниях.

Ремонтная бригада Лысенко обязалась выпустить из ремонта три машины. Шоферы Винокуров, Маслеников, Огурцов, Ветчинкин, Гурьяк, Колесников показали стахановские образцы ухода за машинами, сэкономив от 1 до 2 ремонтов. Они твердо выполняют взятые обязательства, работают без аварий и поломок.

Седой

г. Харьков

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Почему не работают стеклоочистители М-1

В № 12 журнала «За рулем» была помещена статья т. Викторова «Неработающие стеклоочистители», автор которой, к сожалению, ничего не сказал о причинах несправности стеклоочистителей.

Мне, как работнику, обслуживающему и ремонтирующему электрооборудование и приборы автомобилей, часто приходится иметь дело со всякими системами стеклоочистителей, в том числе и с М-1. Должен сказать, что основная причина выхода из строя стеклоочистителей на автомобилях М-1 заключается в небрежной подгонке кожаных манжет и плохом качестве самой кожи.

Кожа, идущая на манжеты,

должна обладать достаточной мягкостью и точно прилегать к стенке корпуса стеклоочистителя. Край кожаных манжет должны почти сходиться друг с другом. Чем эластичнее кожа манжета и чем плотнее она прилегает к стенке корпуса, тем меньше будет пропуск воздуха и тем лучше будет работать стеклоочиститель. У автомобилей М-1 стеклоочистители имеют очень грубую кожу с небольшими краями, которые пропускают воздух, вследствие чего они и не работают.

Неужели на заводе «Автоприбор» никак не достигнут этой премудрости?

Красильников

ГОТОВИМ ШОФЕРОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ



Призыв Героя Советского Союза т. Ляпидевского — подготовить сотни тысяч шоферов-любителей — нашел живой отклик и в далеких уголках нашей необъятной родины. На фото — Читинская квалификационная комиссия Госавтоинспекции экзаменует выпускников, закончивших курсы шоферов-любителей без отрыва от производства. Из 50 чел., сдавших экзамен, стажерские карточки получили 42 чел.

П. Денисов

ХРОНИКА

СТАХАНОВСКИЕ РЕКОРДЫ

Автоколонны Саратовского отделения Союзсовхозтранса за время уборки перевезли 15,5 млн. пудов зерна, преимущественно из зерновых совхозов. Животноводческим совхозам перевезено 1,7 млн. пудов.

По своим показателям саратовцы идут впереди всех отделений.

Автоколонны сумели вырастить многих славных стахановцев-шоферов, добившихся образцово высокой эксплуатации автомашин. В области, например, широко известны имена таких шоферов, как Перепелкин, Юнг, Лядункин, Ухаев, Луцай, Балин, Зозуля, Ярцев, Лотохов. Месячный заработок каждого из них не менее 1 000 руб. Сергей Перепелкин за последний месяц заработал 1 918 руб., Юнг — 1 344 руб., Лядункин — 1 528 руб.

Лучшие стахановцы-шоферы сейчас выдвигаются на руководящую работу. Шофер Барк назначен начальником Ершовской автоколонны, шоферы, тт. Чернуха и Гуляев командированы на курсы и через три месяца также будут возглавлять автоколонны; шофер-стахановец Юнг командирован на курсы механиков.

АВТОМОБИЛЬ ЗАМЕНЯЕТ АРБУ

В Узбекистане автомобиль решительно вытесняет традиционную арбу, служившую с незапамятных времен неизменным средством передвижения в кышлаках.

Два года назад колхозы республики приобрели 134 автомашины. В прошлом году число их возросло более чем в пять раз: колхозы имели уже 627 машин. В начале этого года колхозы закупили еще 1 209 новых машин. Отдельные крупные колхозы имеют по два автомобиля. Автомобили появились в самых глубинных колхозах далекой Кара-Калпакии.

НОВЫЕ ГАРАЖИ

К концу текущего года на улицах Москвы будут курсировать 1 000 автобусов и 1 000 такси. Возрастающий с каждым днем парк автобусов и такси требует хороших благоустроенных гаражей.

Недавно президиум Московского совета передал тресту пассажирских перевозок «Мосавтотранс» гараж Москвотопа в Измайлово, строительство которого сейчас заканчивается. Гараж сможет вместить до 200 автомобилей М-1 и будет третьим таксомоторным парком столицы.

Кроме того в настоящее время строится таксомоторный гараж на 650 машин на Ярославском шоссе.

ПЯТЬ ТЫСЯЧ КОЛХОЗНЫХ АВТОМАШИН

В 1934 г. колхозы Дона и Кубани приобрели 343 грузовика, а в 1936 г. — почти полторы тысячи. В настоящее время колхозники заказали еще 2 224 грузовика. Сейчас, по неполным данным, в колхозах имеется около 5 тыс. автомашин.

Многие колхозы располагают несколькими автомашинами. Например, в артели «Сеятель», Сальского района, грузовый автопарк состоит из 10, а в колхозе «Заветы Ильича», Морозовского района, — из 6 автомобилей. Правления колхозов строят гаражи и авторемонтные мастерские.

АВТОГОНОЧНАЯ ДОРОГА

Ташкентский автомото-клуб в этом году начинает строить специальную дорогу для автомобильных и мотоциклетных соревнований.

Дорога длиной 1½ км и шириной 8 м будет асфальтирована. Участок выбран за Чирчикским мостом, около селения Бектемир. Здесь же будет построена для спортивных целей гравийная дорога.

В Кошанской МТС, Ново-Минского района, Краснодарского края, из 16 автомашин работают 9, а остальные стоят из-за отсутствия резины.

Кому-то вздумалось поставить автомобили во дворе под открытым небом, хотя гараж свободный. Идут дожди, машины покрылись ржавчиной.

Нужно немедленно привести машины в порядок и поставить их в гараж. Виновники этой преступной безхозяйственности должны быть привлечены к ответственности.

П. Доценко

Через город Славянск, Донецкой области, ежедневно проходит много автомобилей с грузом из Харькова в Сталино и обратно.

Задерживающимся на ночь шоферам совершенно негде переночевать, негде поставить машину.

Пора Славянскому горсовету позаботиться о постройке хотя бы примитивного гаража при гостинице для задерживающихся в городе транзитных машин.

Жуковский

ПО СЛЕДАМ ЗАМЕТОК

АВАРИЙЩИК ПРИВЛЕЧЕН К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В неопубликованной корреспонденции работника т. Пасечникова указывалось, что по вине работника Ялтинского РУД Сапрыкина произошла авария, причем Сапрыкин остался безнаказанным.

Начальник госавтоинспекции ГУРКМ НКВД СССР сообщил редакции, что Сапрыкин лишен прав управления автомашиной и на него наложено административное взыскание.

«ПРЕСТУПНОЕ ОТНОШЕНИЕ К МАШИНЕ»

В № 15 журнала «За рулем» в отделе «Письма читателей» была помещена заметка т. С. Лебедева «Преступное отношение к машине», в которой сообщалось, что начальник Горьковского областного управления лесами местного значения Леонтьев и шофер этого управления Пичкар, получив новую грузовую машину для Городецкого межрайлесхоза, перед отправкой заменили двигатель, карбюратор, динамомашину, стартер, колеску рулевого управления и другие части.

Управление лесами местного значения Наркомзема

РСФСР сообщило редакции, что изложенные в заметке факты подтвердились. Начальник Горьковского областного управления лесами местного значения Леонтьев и шофер Пичкар с работы сняты.

АВТОМАШИНЫ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ

В неопубликованной заметке тт. Шевченко, Легейда, Федоренко и других указывалось на неисправность автомашин Алексеевской МТС, Воронежской области.

Воронежское облзупо сообщило редакции, что в настоящее время все машины исправны и работают на вывозке свеклы.

КОМПЛЕКТ ТРЕБУЕМЫХ НОРМАЛЕЙ ПОСЛАН В КОЛХОЗ

Шофер колхоза им. Клары Цеткин т. Малюга писал редакцию об отсутствии в Шполянском отделении Гутапсбыт необходимых колхозу нормалей для автомашин.

Киевская областная контрольная Гутапсбыт сообщила редакции, что в Шполянское агентство для указанного колхоза отправлен полный комплект нормалей.

Каковы причины поломок аккумуляторных баков из пластмассы?

В ответ на поступающие в редакцию многочисленные запросы читателей о причинах частых поломок аккумуляторных баков из пластмассы мы помещаем разъяснение завода «Карболит», изготовляющего эти баки.

Основными причинами появления трещин в аккумуляторных баках из асфальто-нейковой пластмассы являются: недостаточная морозостойкость материала и неправильное обращение с ним при зарядке батарей.

Для того чтобы улучшить качество выпускаемых баков, завод сделал следующее:

1) производство баков переводится на новую, более морозостойкую массу;

2) для предупреждения растрескивания перегородок, являющихся самым слабым местом, выпускаются новые модели баков с более толстыми перегородками, что увеличивает длительность их службы;

3) производится испытание баков из более эластичной и упругой пластмассы, сделанной по типу масс амери-

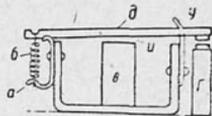
канского происхождения с применением отечественного сырья. Некоторая часть батарей выпускается с баками из эбонита.

Особое значение для службы бака имеет надлежащее обращение с ним в эксплуатации. В этом отношении важнейшее требование сводится к следующему.

В холодное время года баки должны быть в течение 24 часов выдержаны в теплом помещении (15—20° Ц) и только после этого могут заливаться кислотой или промываться водой и ставиться на зарядку.

Как показали исследования, несоблюдение этого правила ведет к образованию в стенках бака микроскопических трещин, которые при дальнейшей эксплуатации выводят его из строя.

движным якорьком *д* и сердечником электромагнита *в*. Величина зазора и при разомкнутых контактах должна быть в пределах 0,8—1,0 мм, а при сомкнутых — 0,5—0,75 мм. Регулировка производится выгибанием языч-



ка *у*. Зазор между контактами должен быть 0,25—0,30 мм. Регулируется он изгибанием стоек неподвижного контакта *г*. Контакты реле должны замыкаться, когда напряжение динамо достигнет 7—7,5 вольт, и размыкаться при обратном токе силой 0,5—2,1 ампера. Для регулировки изменяют силу натяжения пружины *б* отгибанием кронштейна *а*.

Тов. А. БЕСПАЛОВУ (Симферополь)

Почему у автомобиля ГАЗ-А нет промежуточного карданного валика, а у ГАЗ-АА он имеется?

У автомобилей ГАЗ реактивные толкающие и тормозные усилия, возникающие в заднем мосту, передаются трубой карданного вала.

У автомобилей ГАЗ-А эти усилия передаются через коробку передач и двигатель на опорные крепления двигателя к раме, а у автомобиля ГАЗ-АА, имеющего значительно большие усилия, благодаря большему сценному весу и большому передаточным отношениям в коробке и главной передаче, их нельзя передавать через опоры двигателя. Поэтому у ГАЗ-АА реактивные толкающие и тормозные усилия воспринимаются поперечной рамой, через укрепленную на

ней сферическую чашку опоры карданной трубы. Кроме того карданый вал ГАЗ-АА без промежуточного вала получился бы слишком длинным, что уменьшило бы его прочность.

Вредна ли для каних-либо агрегатов автомобиля езда под уклон с закрытым бензозащитником на 2-й или 3-й передачах?

Торможение двигателем на длинных крутых уклонах с закрытым бензозащитником не принесет никакого вреда механизмам автомобиля. Наоборот, такой способ можно рекомендовать, так как он дает наибольшую эффективность торможения и экономно горючего.

Сколько регулировок имеет реле динамо?

Три регулировки. Регулируется зазор и между по-

Тов. В. ФРИЦУ (Челябинск)

Каковы условия хранения новой авторезины на складе?

При хранении авторезины необходимо соблюдать следующие правила:

1. Предохранять покрышки и камеры от действия солнечных лучей и света, так как нагревание и дневной свет портят резину, вызывая в ней трещины, сухость и потерю эластичности (ризокости). Для предохранения резины от солнечных и химических действующих световых лучей оконные стекла в кладовых должны окрашиваться в цвета, задерживающие эти лучи: в красный или желтый. Еще лучше сохранять резину в темных помещениях.

2. В помещении, где хранятся авторезины, должна поддерживаться температура в пределах от +5 до +15° Ц. Более высокая температура,

а также холод и мороз приводят к тому, что резина теряет эластичность.

3. Поддерживать в помещении для хранения резины влажность в пределах 25—30% по гигрометру. Излишняя влажность может вызвать загнивание ткани покрышек, а недостаточная влажность — высыхание резины.

4. Покрышки для хранения нужно установить на полу из деревянных досок или подвесить на кронштейнах. Складывать покрышки одна на другую «колодцем» не допускается.

5. Камеры необходимо сохранять в полундутом состоянии, подвесив их на деревянных вешалках или же в сложенном виде, пересыпав тальком и переложив бумагой.

6. Если покрышки и камеры в результате длительного хранения затвердеют, то до монтирования на колесо их нужно разогреть.

Тов. Д. Н. РУДИНУ (п/о Малый Вышков, Западной области)

Для чего у автомобиля ЗИС-101 покрывают поршни слоем олова?

Слоем олова покрывают чугунные поршни для уменьшения трения. Это предохраняет поршни и стенки цилиндров от заедания в течение периода обкатки нового автомобиля. Благодаря слою олова поршни быстро прирабатываются и уменьшается износ цилиндров.

Для чего омедняются выпускной клапан и ролики толкателей двигателя ЗИС-101, червяк рулевого управления, шестерни сателлитов, кулачковый вал и другие детали автомобилей ГАЗ и ЗИС-5?

Некоторые детали, как, например, выпускной клапан и ролики толкателей двигателя ЗИС-101, омедняются для улучшения приработки и предохранения от заедания. Такие детали, как кулачковый вал двигателя ЗИС-5, омедняются с той целью, чтобы предохранить от цементации те места, которые не должны цементоваться.

Что такое силхромовая сталь? Какой ее состав и свойства?

Силхромовая сталь или, иначе, — кремнисто-хромовая сталь употребляется для изготовления клапанов. Ее основные свойства — хорошая сопротивляемость выгоранию и раз'еданию газами (коррозии) без образования окалины на поверхности. Примерный состав силхромовой стали: углерода (С) — 0,35—0,45%, марганца — 0,25—0,45%, кремния (силлиция) — 3,50—4,50%, хрома — 2,80—3,30%.

Каков состав стали для шатунов наших автомобильных двигателей?

Шатуны двигателей изготовлены из стали следующих марок: ГАЗ—5130, М-1 и ЗИС (легковой)—1040, ЗИС-5 — 1035.

Сталь 5130 — хромистая (5), с содержанием 1% хрома и 0,30% углерода. Сталь 1040 и 1035 — углеродистая (1) с содержанием 0,40% и 0,35% углерода.

Почему в литературе встречается указание на то, что регулировку тормозов нужно производить так, чтобы передние колеса начинали тормозиться раньше задних? Такая регулировка может вызвать занос, особенно на скользкой дороге.

На автомобилях при торможении происходит перераспределение нагрузки на оси, увеличенна нагрузка на переднюю ось и уменьшение ее на заднюю ось. Нагрузка на переднюю ось легкового автомобиля при торможении составляет примерно до 60%, а на заднюю — 40% общего веса машины.

Тормозные усилия на колесах должны соответствовать нагрузке, и следовательно, у легковых автомобилей передние колеса должны затормаживаться сильнее задних.

У грузовых автомобилей, у которых центр тяжести расположен близко к задней оси, нагрузка на переднюю ось при торможении никогда не превышает нагрузки на заднюю ось, поэтому у грузовиков передние колеса должны тормозиться слабее задних.

В НОМЕРЕ:

Стр.

| | |
|--|----|
| Торжество советской демократии | 2 |
| Памяти Сергея Мироновича Кирова | 7 |
| Н. ВТОРОВ. — К 12 декабря придет с новыми Сталинскими победами | 8 |
| ИСТОМНН. — Готовим достойную встречу 12 декабря | 9 |
| Ник. ВИКТОРОВ. — Избрать людей, беззаветно преданных партии Ленина—Сталина | 10 |
| В. НИКОЛАЕВ. — Рост | 13 |
| В. ЛУГАНОВ. — Теснее связь с массами! | 14 |
| Герой советского Союза А. ЛЯПИДЕВСКИЙ. — Очередные задачи автотехники | 17 |
| Д. ВОЛЬФ. — На правильном пути | 19 |
| М. ЧЕРВИНСКИЙ. — 142 километра в час | 20 |
| Инж. Г. КИРИЛЛОВ. — Натроекраска автомобиля М-1 в гаражных условиях | 21 |
| В. ПОГОЖЕВ. — Маслораздаточный насос | 24 |
| Обменяемся опытом гаражей | 25 |
| Новости мировой автотехники | 26 |
| Письма читателей | 28 |
| Х ро я к а | 28 |
| Короткие сигналы | 30 |
| По следам заметок | 30 |
| Техническая консультация | 31 |

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ Уполн. Главлита Б — 24196
Техред. Н. Свешников
Изд. № 338. Зак. тип. 744. Тир. 70000
Бумага 72×108 см/16 1 бум. лист
Кол-ч. знаков в 1 бум. листе 202700
Журнал сдан в набор 13/XI 1937 г.
Подписан к печати 23/XI 1937 г.
Принтуплено к печати 27/XI 1937 г.
Типогр. и цинкогр. Журналобъединения
Москва, 1-й Самотечный пер., 17.