



187  
34

1.  
Всесоюзная  
БИБЛИОТЕКА  
И. И. С. 1938



# За рулем

12

1938  
ИЮНЬ

К СВЕДЕНИЮ  
**АВТОХОЗЯЙСТВ!!!**

НКМП — РСФСР

**РОСМЕТИЗСБЫТ**

Республиканская контора по сбыту  
металлических изделий  
Москва, ул. Обуха, 7



ПРЕДЛАГАЕТ ИЗ НАЛИЧИЯ:

1. **ЭЛЕКТРОПРИБОР**  
(нагрузочная вилка) для проверки напряжения аккумуляторных батарей.
2. **СТЕТОСКОП**  
прибор для выслушивания двигателей.
3. **ЭЛЕКТРОПРИБОР** для намагничивания дуг магнето.
4. **АВТОМАТИЧЕСКИЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ**  
для воздушных компрессоров Гаро.
5. **СТАНОК** для приклепки и зачистки Ферродо.

**С ЗАКАЗАМИ ОБРАЩАТЬСЯ В ОТД. „РОСМЕТИЗСБЫТА“**

- 1—МОСКОВСКОЕ—Москва, Рыбный пер., 2, пом. 31, тел. К-4-49-69.
- 2—СЕВ.-ЗАПАДНОЕ—Ленинград, Апраксин, 18.
- 3—УРАЛО-СИБ.—Свердловск, ул. Р. Люксембург, 15.
- 4—ЮГО-ВОСТОЧНОЕ—Ростов н/Д, Мал. Садовая, 21.
- 5—ГОРЬКОВСКОЕ—г. Горький, Кооперативная, 38.

По заказам до 1 000 руб. продукция высылается почтой по получении ее стоимости и расходов по упаковке и пересылке.

**№ РОСМЕТИЗСБЫТА ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ НА**

- 1—**МОТОКОНТРОЛЬ** прибор для определения неисправностей системы питания газораспред. и зажигания авт. двигателей ГАЗ и ЗИС. Цена 381 р. 50 к.
- 2—**ИНДИКАТОРНУЮ-ИУТРОМЕР** для измерения внутренних диаметров. Цена 422 р. 50 к. (1 класс)
- 3—**ИНДИКАТОРНУЮ ГОЛОВКУ** Цена 146 р. 90 к. (1 класс)
- 4—**ШТАТИВ** для крепления индикатора. Цена 127 р. 70 к.
- 5—**ГИДРОТОРМОЗНУЮ УСТАНОВКУ** с гидротормозом и редуктором для испытания мощности автодвигателей. Цена 15 651 руб.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ

ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ОСОБВНАУИМА СССР

181  
34

ИЮНЬ 1938 г.

12

Одиннадцатый  
год издания

ЗАВТРЕМ

Выходит два  
раза в месяц

В СКАКУ ДУЖА М  
БИБЛИОТЕКА  
КМОЖИ  
В. В. ЛЕНИН



От Ленинского избирательного округа Тбилиси депутатом Верховного Совета Грузинской советской социалистической республики избран любимый вожь народов И. В. Сталин. На снимке — представитель избирательной комиссии т. Авсенджанишвили поздравляет т. Налбандяна после голосования в 7-м избирательном участке Ленинского округа  
Фото Будештского

**Из сообщения  
Центральной Избирательной  
Комиссии по выборам в Верховный  
Совет Грузинской ССР  
о результатах выборов в Верховный  
Совет Грузинской ССР**

Всего по Грузинской ССР имеется 2 932 избирательных участка и 237 избирательных округов по выборам в Верховный Совет Грузинской ССР.

К 6 часам вечера 13 июня был закончен подсчет голосов по всем округам.

По данным окружных избирательных комиссий, зарегистрировано избрание всех 237 депутатов, являющихся кандидатами сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Из общего количества 1 898 041 избирателя, имеющих право голоса на выборах в Верховный Совет Грузинской ССР, приняло участие в голосовании 1 883 608 избирателей, что составляет 99,2 проц. от общего количества граждан, пользующихся правом голоса.

Во всех избирательных округах по выборам в Верховный Совет Грузинской ССР голосовало за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных 1 876 391 человек, что составляет 99,6 проц. всего числа участвовавших в голосовании.

По имеющимся полным данным по городу Тбилиси из 296 770 избирателей приняло участие в голосовании 296 510 человек или 99,9 проц. всех избирателей. За кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных голосовало 294 881 чел. или 99,5 проц. принявших участие в голосовании.

**Из сообщения  
Центральной Избирательной  
Комиссии по выборам в Верховный  
Совет Армянской ССР  
о результатах выборов в Верховный  
Совет Армянской ССР**

Всего по Армянской ССР имеется 1 204 избирательных участка и 256 избирательных округов, по которым зарегистрировано 611 649 человек, имеющих право голоса на выборах в Верховный Совет Армянской ССР. По данным окружных избирательных комиссий, из этого количества избирателей приняло участие в голосовании 605 907 человек, что составляет 99,06 проц. от общего количества граждан, пользующихся правом голоса. Во всех избирательных округах по выборам в Верховный Совет Армянской ССР за кандидатов блока коммунистов и беспартийных голосовало 603 469 человек, что составляет 99,6 проц. всего числа участвовавших в голосовании.

По всем 256 округам окружными избирательными комиссиями зарегистрировано избрание 256 депутатов Верховного Совета Армянской ССР. Все без исключения избранные депутаты являются кандидатами блока коммунистов и беспартийных.

По округу СК № 1 города Еревана депутатом Верховного Совета Армянской ССР избран всенародный кандидат, великий вождь народов товарищ Сталин И. В. По Гедарчайскому округу № 33 города Еревана избран ближайший соратник великого Сталина, глава советского правительства, товарищ Молотов В. М.



Танцами и песнями встретили избиратели Грузинской и Армянской ССР знаменательный день выборов в Верховные Советы

# Верховные Советы Грузии и Армении

Ровно в 6 часов утра 12 июня столяр Вахтан Циклаури подошел к столу избирательной комиссии 3-го участка Ленинского округа столицы Грузии — города Тбилиси. Взволнованный и гордый, он первым взял избирательный бюллетень, направился в кабинку и затем опустил бюллетень в урну. Сотни и тысячи избирателей вслед за ним сделали то же самое. От Ленинского округа Тбилиси в Верховный Совет Грузинской Советской Социалистической Республики единодушно был избран великий Сталин.

В тот же день и в ту же минуту, когда в Тбилиси голосовал т. Циклаури, в городе Ереване — столице советской Армении — в четвертом участке избирательного округа СК № 1 опустил в урну свой бюллетень стахановец комбината синтетического каучука Алексан Авдалян. Не скрывая своего восторга, радостный и счастливый вышел он из избирательного помещения и сказал:

— С огромной радостью я отдал свой голос за гениального вождя трудящихся всего мира, давшего нам счастливую, культурную жизнь. Я голосовал за товарища Сталина, который разоблачил гнусные замыслы изменников и предателей родины и организовал разгром змеиных шпионских гнезд. Я голосовал за великого человека, любимого вождя, ведущего нас к новым и новым победам!

От избирательного округа СК № 1 города Еревана в Верховный Совет Армянской Советской Социалистической Республики единодушно был избран товарищ Сталин.

Великим праздником, незабываемым торжеством народов Грузии и Армении явились выборы высших органов власти этих советских республик. Это был подлинный всенародный праздник, когда песни сами рвутся из груди, когда с утра



От Сталинского избирательного округа Тбилиси депутатом Верховного Совета Грузинской ССР избран глава советского правительства В. М. Молотов. На снимке — полковник Г. А. Афанасьев опускает бюллетень в 10-м избирательном участке Сталинского округа. Слева — капитан-орденоносец Д. Ф. Дремин

Фото М. Квирикашвили (Союзфото)

на улицах и площадях гудят радостные толпы, когда население городов и аулов, рабочие и колхозники полны единой большевистской волей, единым торжеством социализма.

Что же удивительного в том, что сыны и дочери армянского народа пришли на выборы украшенные цветами, лентами, в ярких национальных костюмах. Они подали свои бюллетени за товарищей Сталина,

Молотова, Микояна, за рабочих, колхозников, ученых Армении — лучших людей Советской страны. Избиратели Алагезского округа дружно отдали голоса достойной дочери армянского народа — доярке, колхознице села Джарджарис — Сбо Шавоевне Надое. Колхозники хорошо знают свою знатную соотечественницу и уверены в том, что она никогда не свернет с пути, указанного Лениным—Сталиным, будет верной слугой народа. С триумфом был избран депутатом Верховного Совета седобородый Симак Мкртичевич Саакян — уважаемый педагог и ученый, любимый преподаватель Ереванского педагогического института им. Крупской. Партийные и беспартийные большевики, сталинские ученики и питомцы вошли в состав высшего органа власти Армянской Советской Социалистической Республики.

Ничего удивительного не было в том, что замечательные грузинские народные танцоры плясали у избирательных участков, празднуя знаменательный день выбо-

ров в Верховный Совет. Джигиты-колхозники на рассвете 12 июня съезжались из аулов, чтобы встретить этот день национальным спортивным праздником в честь выборов.

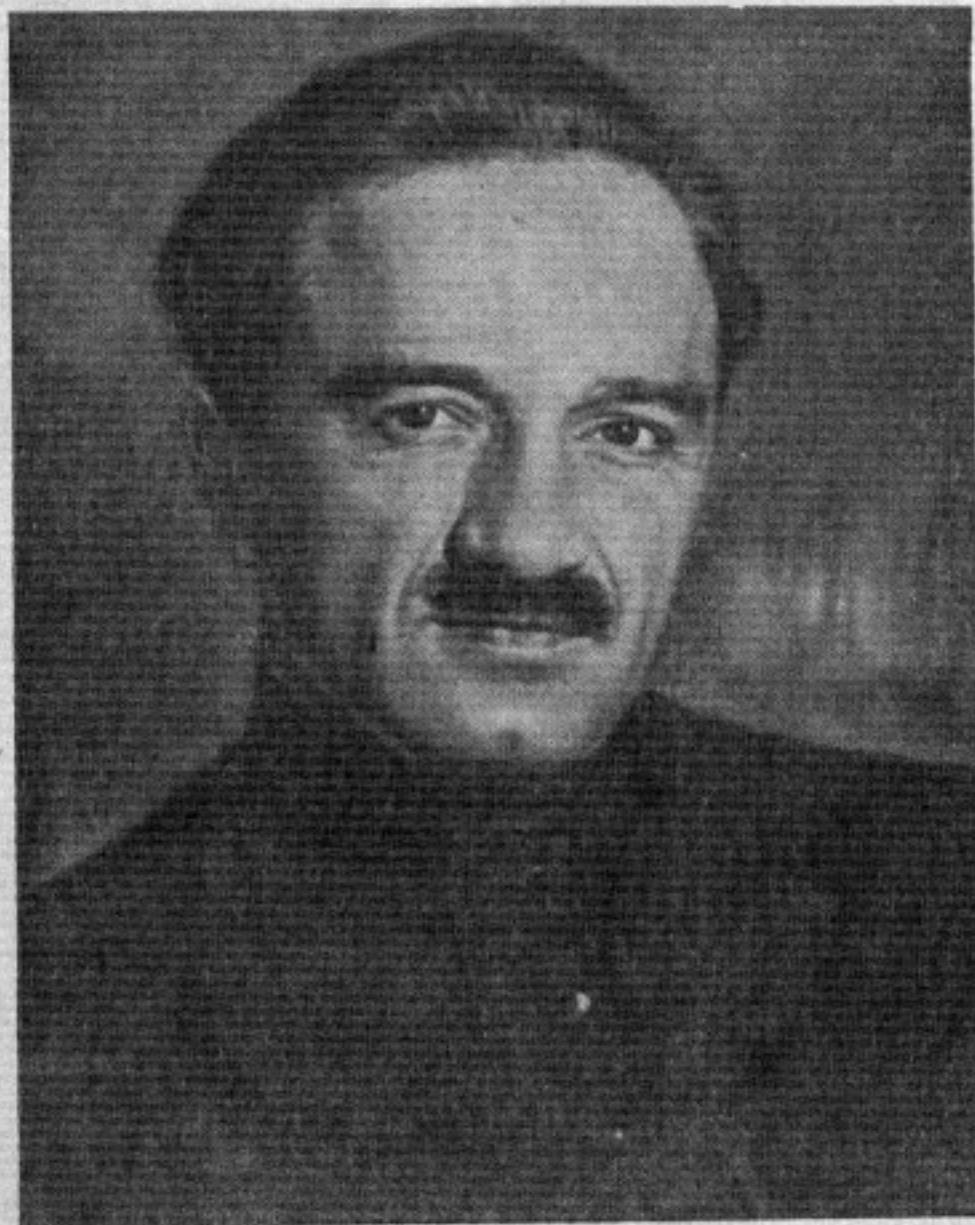
Исторический город Гори, в котором родился великий Сталин, был расцвечен флагами, плакатами и лозунгами. Избиратели Горийского округа послали в Верховный Совет передовую работницу Горийского консервного завода, испытанного борца за дело Ленина—Сталина, стахановку-общественницу т. Моцикулашвили.

Избиратели Сталинского округа Тбилиси с огромным подъемом и единодушием голосовали за ближайшего соратника великого Сталина, главу правительства СССР, Вячеслава Михайловича Молотова.

Крупнейшие политические работники и стахановцы с производства, заслуженные деятели науки и пастухи, Герои Советского Союза, бойцы и осоавиахимовцы — представители всех слоев и профессий

оказались избранными в Верховные Советы Грузии и Армении. На самых разнообразных участках социалистического строительства работают народные избранники, но всех их объединяет непоколебимая верность родине, партии и Сталину, горячая любовь к народу, представителями которого они являются, непримиримая ненависть к фашизму и его троцкистско-бухаринскому охвосту. Депутаты Верховных Советов — люди сталинской эпохи. Всем своим существом они стремятся выполнить указание вождя: быть деятелями ленинского типа. Именно поэтому за них голосовали рабочие, служащие, колхозники, красноармейцы. Только таким деятелям ленинско-сталинского типа оказывает доверие наш народ.

Силой и мощью веет от кратких избирательных сводок и цифр. За этими сводками — большевистская энергия миллионов. Сталинский блок коммунистов и беспартийных одержал новую знаменательную победу. 99,9% избирателей Тбилиси приняло участие в голосовании. В Грузинской ССР 1883 608 чел. из 1 898 041 избирателей опустили бюллетени в урны,



Член Политбюро ЦК ВКП(б), заместитель председателя Совнаркома СССР Анастас Иванович Микоян

это составляет 99,2% от общего количества граждан, пользующихся правом голоса! Свыше 99% избирателей голосовало в Армении. Все кандидаты блока коммунистов и беспартийных оказались избранными единодушно.

Это крепчайший удар по черепу фашизма и троцкистской мрази, пытающихся подорвать бессмертные достижения социализма. Горе тому, кто становится поперек дороги народов, шествующих к коммунизму! Он будет раздавлен и сметен с лица земли, как все те враги и предатели, шпионы и диверсанты, которые разоблачены и разбиты впрах карающей рукой советского народа.

Веками грузинский и армянский народы боролись за свое освобождение. Тяжелые испытания они вынесли под властью царей и помещиков, капиталистов и их прислужников. Всего лишь два десятка лет назад немцы, англичане и прочие империалисты намеревались с помощью меньшевиков и дашнаков превратить Грузию и Армению в свои колонии. За три года власти дашнаков и кровавой междоусобной войны погибла треть населения Армении. Империалисты и буржуазные националисты были палачами трудящихся братских народов Закавказья.

Но революционные народы Армении и Грузии не сдались, не стали рабами капитала и фашизма. С помощью великого русского народа они преодолели все трудности и невзгоды, сбросили иго капиталистической эксплуатации и буржуазного национализма. Сталин, Киров, Ворошилов, Микоян, Орджоникидзе возглавили освободительную борьбу грузинских и армянских масс и привели их к победе под стягом Ленина.

Это знают и помнят народы Грузии и Армении. Они не сойдут с прямого и победоносного ленинско-сталинского пути. Они никому не отдадут завоеваний, добытых кровью, борьбой и трудом. Они не отдадут счастья, довольства, радости, великих прав, завоеванных в борьбе с врагами народа и навсегда закрепленных в Сталинской Конституции.

Воля народов выражена в голосовании. Выборы Верховных Советов — триумф большевизма. Коммунизм и народ — единая сила. История не знала и не знает силы более грандиозной, более действенной, более творческой. Коммунизм и народ делают чудеса, которые и не снились

буржуазным мудрецам. Коммунизм и народ создали передовую науку, ту науку, «люди которой, понимая силу и значение установившихся в науке традиций и умело используя их в интересах науки, все же не хотят быть рабами этих традиций, которая имеет смелость, решимость ломать старые традиции, нормы, установки, когда они становятся устарелыми, когда они превращаются в тормоз для движения вперед, и которая умеет создавать новые традиции, новые нормы, новые установки» (Сталин).

Коммунизм и народ дают образцы повседневного героизма масс, творящих новую жизнь. Токарь Тбилисского авторемонтного завода т. Бахтадзе в честь выборов выполнил свое задание на 2459%: за 7 часов он изготовил 520 винтов, 354 втулки и 9 распорок. Весь кузовной цех этого завода изготовил 19 кузовов вместо 3 по заданию. — Вот наглядный пример того, как стахановцы-авторемонтники ломают старые нормы и устанавливают новые, являющиеся образцом той высокой производительности труда, которую может дать только социализм.

Блестящими производственными достижениями ознаменовали выборы рабочие и колхозники. Знатные сборщицы чая товарищи Качарова и Бобилодзе из колхоза «Шрома», Махарадзевского района, ежедневно вырабатывают от 500 до 600% нормы. Депутат Верховного Совета Грузии, знатный стахановец т. Девсурашвили накануне выборов изготовил за 3 часа комплект труб, на производство которого полагается по норме 69 ч. 15 м. — Таковы подвиги наших людей на ниве мирного социалистического труда.

Но еще в десятки раз вырастет героизм народа в час опасности для родины. Если враг осмелится двинуть на нас фашистские полчища, вся страна, как один человек, встанет на защиту своих рубежей, своих богатств и достижений. Советские патриоты, ставшие бойцами, летчики и пехотинцы, моряки и танкисты обрушат на врага свою непреодолимую силу и, защищая отечество, станут самой наступательной армией в мире.

Выборы Верховных Советов еще более укрепляют обороноспособность страны и зовут к дальнейшей работе в этом направлении. Каждый член Осоавиахима, каждый трудящийся приложит все усилия, чтобы выполнить свой долг в деле обороны отечества.

# ОПРАВДАЮ ДОВЕРИЕ НАРОДА

Не длинен жизненный путь Михаила Владимировича Юдина. Ему всего 26 лет. Но и за эти годы он многого достиг. Капитан-танкист Юдин награжден двумя орденами и юбилейной медалью Красной Армии. Комсомолец Юдин — Герой Советского Союза.

После смерти отца двенадцатилетний деревенский парень Миша Юдин должен был пойти на заработки, чтобы вложить и свою долю в общий семейный котел. Сначала был пастухом, потом батрачил у местных кулаков. И за все время только две зимы удалось ему урвать для занятий в школе.

Гениальный Сталин указал крестьянству путь к зажиточной, радостной, счастливой жизни — единственно правильный путь объединения крестьянских хозяйств в колхозы.

Быстро изменялось лицо сел и деревень, по-другому стала выглядеть и деревня Булычи, в которой жил Юдин. На поля дружно выходили бригады колхозников, колхозные поля начали бороздить советские сельскохозяйственные машины с их вожаком — трактором.

Первый же трактор, который, громяхая, въехал на деревенскую улицу, пробудил у Михаила Юдина острое желание стать трактористом. Мечта Юдина скоро сбылась. Колхоз «Рассвет» послал его, как лучшего ударника, на курсы трактористов.

Полуграмотный, но упорный и настойчивый, Миша Юдин в очень короткий срок овладел трактором, изучил мотор, научился распознавать и устранять его капризы. И когда настал радостный для него день — день призыва в Красную Армию, он, не задумавшись, заявил призывной комиссии, что хочет быть танкистом.

В танковой части Юдин с первых же дней показал себя отличным, дисциплинированным бойцом, верным сыном родины, пламенным патриотом, готовым отдать все силы делу укрепления обороны страны.

Уже через несколько месяцев он в совершенстве овладел боевым вооружением танка, был премирован как отличный стрелок, умеющий на ходу танка, даже во время преодоления серьезных препят-



Герой Советского Союза Михаил Владимирович Юдин — депутат Верховного Совета РСФСР от Фрунзенского избирательного округа Ленинграда

Фото Ройтберг

ствий, поражать без промаха дальние цели.

\* \* \*

Шли тактические учения. В разведку были посланы три танка. По условиям учений, два из них «вышли из строя» и разведку должен был продолжать оставшийся невредимым третий танк, на котором командиром башни был Юдин. На некоторое время Юдин остался в машине один, и вдруг он услышал еле уловимый звук моторов танков передового охранения «противника». Вместе с артиллерией и грузовиками они пробирались по замаскированной дороге, чтобы занять важный рубеж.

Юдин несколько не растерялся. Он решил во что бы то ни стало задержать противника и буквально ошеломил его ураганным огнем. Задача была выполнена блестяще. Часть Юдина получила возможность укрепиться на намеченном рубеже.

Михаил Юдин неоднократно доказывал отличное знание дела, исключительную



смелость в преодолении трудностей и бесстрашие.

Группа товарищей Михаила Владимировича рассказывает об одном из боевых эпизодов с участием танкиста Юдина.

— На маневрах Юдин участвовал в труднейшем танковом походе по пересеченной местности. Танк встретил препятствие, в результате которого командир танка и механик-водитель условно вышли из строя. Юдин опять остался один и немедленно принял решение вести танк самостоятельно. Не выходя из машины, он пролез из башни в отделение водителя и взялся за рычаги. Он был хорошим артиллеристом и пулеметчиком, но не был водителем танка, хотя знал мотор. Юдину в труднейших условиях пришлось вести танк самому. Он превратился в спокойного, внимательного водителя — специалиста своего дела и привел танк на сборный пункт.

Орден Красной звезды украсил грудь Юдина. Он заслужил его за свою отличную боевую и политическую подготовку.

Партия и правительство дали Михаилу Владимировичу специальное ответственное задание. Выполнение этого задания требовало сочетания всех качеств, присущих передовому советскому человеку — совершенного знания техники, высокой полити-

ческой сознательности, пламенной любви к родине, к партии Ленина — Сталина. Юдин выполнил это задание с честью, как верный сын советского народа, как гражданин великого Советского Союза, как воспитанник славного ленинского комсомола. Правительство присвоило ему звание Героя Советского Союза.

Трудящиеся Фрунзенского избирательного округа города Ленина при выдвижении кандидата в депутаты Верховного Совета РСФСР единодушно назвали имя капитана Юдина и с энтузиазмом голосовали за него на выборах в Верховный Совет РСФСР.

В своей речи перед избирателями капитан Юдин сказал:

— Великую честь и доверие, которое вы оказали мне, я принимаю как выражение горячей любви к нашей могучей Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Мы сильны высокой технической подготовкой, своими кадрами. Заверяю вас, что Красная Армия, которая растет и оснащается под личным руководством товарища Сталина и его ближайшего соратника товарища Ворошилова, представляет собой несокрушимую вооруженную силу нашего народа. Врагу не поздоровится, если он попробует испытать эту силу.



М. В. Юдин в гостях у своих избирателей

# ПОДГОТОВИТЬ АВТОТРАНСПОРТ к уборке урожая

Колхозы и совхозы победно закончили весенний сев, еще раз продемонстрировав свою силу и организованность.

Миллионы колхозников и колхозниц, руководимые партией и правительством, выдвинули из своей среды замечательные кадры организаторов социалистического сельскохозяйственного производства и повели упорную борьбу за обильный сталинский урожай, широко применяя передовую технику, перенимая опыт лучших стахановцев полей.

На всей территории Союза в этом году ожидается богатый сбор хлебов, зна-

менующий новую победу колхозного строя, новые решающие успехи колхозного крестьянства в деле осуществления лозунга товарища Сталина — довести ежегодное производство зерна в нашей стране до 7—8 млрд. пудов.

Уборка богатого урожая требует от земельных органов, колхозов, совхозов МТС большого напряжения сил, организованности, маневренности, гибкости. В условиях крупного механизированного хозяйства необходимы правильное, тщательно продуманное планирование и хозяйственная предусмотрительность.

Ни на одну минуту нельзя забывать основного требования, которое заключается в том, что уборку огромной массы зерна, свеклы и пр. надо провести в крайне сжатые сроки и без потерь.

Ни на минуту нельзя забывать, что «уборка — дело сезонное и она не любит ждать. Убрал вовремя — выиграл, опоздал в уборке — проиграл» (Сталин).

Успех уборки решает не только хорошая работа трактора и комбайна. Важнейшую роль в проведении уборочных работ играет автомобильный транспорт. Грузовые автомобили должны перевезти в этом году 170 млн. центнеров одной только сахарной свеклы, не говоря уже о потоках зерна, хлопка и других сельскохозяйственных продуктов. Не ясно ли, насколько важна предельная четкость в организации работы автомобильного парка, в использовании полной мощности каждой автомашины.

По постановлению правительства, грузовой автопарк МТС в большинстве передан новосозданным трестам Сельхозтранса. К началу уборочной кампании Сельхозтранс должен сформировать и привести в полную готовность 921 автоколонну с общим парком в 38 000 грузовиков. Тысячи грузовых машин имеет в своем распоряжении



Стахановец бригады № 16 Азовской МТС (Ростовская область) А. Нецвет на собственном мотоцикле привез в 8-ю бригаду свежие газеты

Фото В. Тальковского

Союзсовхозтранс, свыше 60 000 автомобилей являются собственностью колхозов. Все эти сто с лишним тысяч машин должны быть готовы к безотказной работе в горячие дни уборки. Этому требуют интересы государства, интересы колхозников, этого требует прекрасный урожай, зреющий на полях нашей родины.

В решениях июньского пленума ЦК ВКП(б) записано: «Автомобили должны вывозить зерно прямо из-под комбайнов». Это решение должно быть выполнено безоговорочно. Автопарк должен работать так, чтобы комбайн не простаивал ни одной минуты в ожидании разгрузки, чтобы все зерно было вывезено на элеваторы в кратчайший срок, полагающийся на уборку.

Как же проходит подготовка сельскохозяйственного автотранспорта к выполнению этих ответственных задач?

Сельхозтранс к середине июня, пропустив все сроки, не закончил еще формирования автоколонн. Директора многих МТС задерживают передачу машин или передают автоколоннам такие грузовики, которые не могут быть пущены в эксплуатацию, так как требуют капитального ремонта. Многие автоколонны не укомплектованы квалифицированными кадрами.

Серьезную тревогу вызывает положение с ремонтом автомашин. Тресты Сельхозтранса получили на ремонт своего автопарка почти 40 млн. руб.; в ведении Наркомзема имеется 50 моторемонтных заводов и большое количество машинно-тракторных мастерских. А между тем в целом ряде краев и областей значительная часть парка еще не готова к уборке.

В Краснодарском крае, который одним из первых приступает к уборке урожая, было отремонтировано к началу июня только 95 машин из 500. В Саратовской области приступили к ремонту лишь 15 мая, да и то не всюду, в то время как по плану здесь надо отремонтировать не позже 1 июля 500 грузовиков. Всего по системе Сельхозтранса к 1 июня приведено в порядок 2 370 машин из нуждающихся в ремонте и принятых автоколоннами—16 600 машин.

Руководители автоколонн должны в кратчайший срок восстановить огромный автопарк сельского хозяйства и ликвидировать последствия вредительства на этом участке. Для каждой автоколонны нужно создать специальный запас агрегатов, снабдить каждую машину цепями для



Бригадир женской тракторной бригады Березняковской МТС, Черниговской области, Мария Ульянова Ковбич—депутат Верховного Совета УССР от Куликовского избирательного округа

Фото М. Шиндермана

цепки бортов и брезентом, провести необходимую работу по наращиванию бортов для увеличения емкости кузова.

Серьезнейшее внимание должно быть обращено на подготовку к уборочной автотранспорта колхозов. МТС освободили себя от всяких забот о колхозном автопарке. Сельхозтранс также не подумал о конкретных формах помощи колхозному автотранспорту. Между тем состояние его нельзя признать удовлетворительным. Ремонт колхозных машин, снабжение их запасными частями и резиной идет самотеком. Необходимо срочно помочь колхозам правильно организовать эксплуатацию автомашин.

Огромное значение в период уборочной кампании приобретает борьба за экономию горючего. Примитивная заправка машин ведрами приводит к разливу тысяч килограммов бензина и загрязнению его. При самой бережной заправке с помощью ведра потери составляют 3—5%. Необходимо навести порядок в бензиновом хозяйстве,

организовав передвижные автозаправочные цистерны, снабженные насосом со шлангами, фильтром, счетчиком и т. д. Возможности для этого имеются. Так например, Союзсовхозтранс, по указанию наркомата, выделил для зерновых совхозов 200 автомашин ЗИС, на которых должны быть установлены автозаправочные цистерны.

Четкая организация сельскохозяйственного автотранспорта намного повысит эффективность его работы. Для этого надо прежде всего решительно покончить с варварским отношением к автомобилю, которое усердно прививали работникам сельского хозяйства вредители, враги народа. Технический уход и профилактический ремонт по строго определенному графику должны стать железным законом в работе автоколонн. Этот закон никем не может быть нарушен.

Вблизи элеваторов и складов заготовительных пунктов следует организовать пе-

редвижные ремонтные мастерские на время хлебоперевозок, а в непосредственной близости от них открыть заправочные пункты.

Каждая автоколонна должна заранее спланировать свою работу: составить оперативные планы перевозок по каждому колхозу, заключить договоры с колхозами и произвести прикрепление автомашин, определить кратчайшие и наиболее удобные в дорожном отношении маршруты движения, срочно поставить перед местными исполкомами, если это необходимо, вопрос приведения в порядок подъездных путей. Надо также договориться с колхозами и элеваторами об организации погрузочно-разгрузочных работ и принять все меры механизации погрузки-разгрузки.

\* \* \*

Колхозы переживают сейчас огромный подъем. Колхозники, рабочие совхозов, трактористы, комбайнеры, работники транспорта вместе со всеми трудящимися социалистической родины приняли активное участие в кампании по выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик единодушно отдав свои голоса за лучших сынов и дочерей народа — кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Среди депутатов — избранников народа — немало стахановцев полей: бригадиров колхозных бригад, колхозников, колхозниц, комбайнеров, трактористов. Все это создает самые благоприятные условия для широкой массовой работы среди трудящихся деревни, для дальнейшего развертывания социалистического соревнования на отличную подготовку к уборке урожая, на завоевание права участия во Всесоюзной сельскохозяйственной выставке, открывающейся осенью этого года в Москве.

Работники автотранспорта все до одного должны включиться в предуборочное соревнование, основные показатели которого будут требовать:

увеличить ежесуточную выработку автомашин;

вывезти зерно и сдать его государству вовремя и без потерь;

наладить бесперебойную разгрузку комбайнов, не допуская ни одной минуты простоя.

Работники автотранспорта должны провести уборку урожая так, чтобы партия и правительство сказали: «Отлично!»

Н. З.



Бригадир тракторного отряда Манчажской МТС (Свердловская область) орденосец Петр Николаевич Аплав — депутат Верховного Совета РСФСР от Нижне-Сергиевского избирательного округа Свердловской области

Фото Г. Луканна

# КРЕПИТЕ РЯДЫ ОСОАВИАХИМА

Осоавиахим — ближайший резерв Красной Армии и Красного Флота. Осоавиахим объединяет в своих рядах миллионы советских патриотов, овладевающих военными знаниями, готовых по первому призыву влиться в ряды Красной Армии, встать с оружием в руках на рубежах родины, грудью отразить натиск фашистской орды, разгромить врага на его же территории. Партия и комсомол, окружив Осоавиахим заботой, направляя его деятельность, куют крепкое оружие для осуществления сталинского лозунга — мобилизационной готовности советского народа. И чем наглее делается фашистская агрессия, чем кровавейшей становятся фашистские убийцы, разжигающие войну, тем энергичнее и организованнее развивается оборонная работа в нашей социалистической стране, тем шире деятельность Осоавиахима.

Фашистские заправилы и их шпионская банда учитывают роль и силу Осоавиахима, руководимого партией Ленина — Сталина. Недаром один из наиболее коварных и предательских ударов они пытались направить против нашей оборонной организации. Эйдемановская шайка из кожи лезла, чтобы угодить своим японо-германским хозяевам, разложить и ослабить Осоавиахим. Не вышло! Фашистские карты были биты. Основные троцкистско-бухаринские гнезда разоблачены и выкорчеваны советской разведкой, руководимой Николаем Ивановичем Ежовым. Теперь задача заключается в том, чтобы изловить и уничтожить троцкистско-бухаринских ублюдков всех до последнего, ни на минуту не успокаиваясь, твердо помня, что, пока мы живем в капиталистическом окружении, враг будет засылать к нам шпионов и вредителей всех мастей.

Вместе с тем задача заключается в том, чтобы ликвидировать последствия вредительства и привлечь в Осоавиахим новые сотни тысяч трудящихся, зажечь их еще более ярким огнем советского патриотизма, воспитать из них энтузиастов обороны, дать им военно-технические знания.

Эти задачи в полной мере относятся к нашим кадрам — шоферам, работникам гаражей, авто-мотоспортсменам, которые должны быть в первых рядах осоавиахимовского движения. Работа на транспорте вдвойне обязывает. Всякий гражданский шофер должен быть готов стать военным шофером. Каждый мотоциклист-спортсмен должен быть готов стать связистом или

бойцом моточастей Красной Армии. Лучшие водители автомашин должны уметь управлять броневым автомобилем и танком. «Если завтра война» — автокадры займут свои боевые позиции и выполнят священную обязанность перед родиной и революцией.

Но чтобы стать образцовым бойцом и знать, как действовать в военной обстановке, надо пройти всестороннюю подготовку и, прежде всего, нужно влиться в ряды Осоавиахима — оборонной организации трудящихся, объединяющей советских патриотов для их боевой подготовки. Первичные организации Осоавиахима существуют почти во всех автотранспортных предприятиях. Однако они охватывают пока еще сравнительно небольшую часть работающих и деятельность их нельзя считать удовлетворительной. Постановление Центрального совета Осоавиахима, вскрывающее недостатки первичных организаций и дающее указания об улучшении их работы, — важный руководящий документ для членов Осоавиахима и для всех, кто стремится к укреплению обороноспособности СССР.

Общественная инициатива и энергия рабочих, служащих и инженерно-технических работников автотранспорта, партийные руководители на местах должны помочь первичным организациям Осоавиахима вырасти и окрепнуть, завоевать еще больший авторитет. Новые кадры партийных и непартийных большевиков, комсомольцев, стахановцев производства, активистов-общественников, отважных спортсменов, сильных и ловких физкультурников — вот кто должен войти в первичные организации Осоавиахима, оживить и активизировать их деятельность.

Двери Осоавиахима открыты для каждого честного сына народа, стремящегося вооружиться военной наукой; но они наглухо захлопнуты для тех, кто пакостит и двурушничает, кто льет воду на мельницу врага. При приеме в члены Осоавиахима — максимум бдительности! Руль машины должен находиться в проверенных руках, тем более руль военной машины или танка. Были случаи, когда в кружки Осоавиахима пролезали шпионы, стремившиеся разведать и подорвать наши оборонные мероприятия. Враг не откажется от этого и впредь. Надо быть всегда на чеку, чтобы во время преградить дорогу в Осоавиахим троцкистско-бухаринским последышам.

Организационная слабость, нечеткость и расплывчатость — один из главных пороков первичных организаций Осоавиахима. Об этом решительно сказал Центральный совет общества в своем постановлении. Следовательно, навести большевистский порядок в организационном хозяйстве — первейшая обязанность местных советов общества. Член Осоавиахима должен чувствовать непрерывную связь с обществом, должен знать, что им интересуются, ему помогают. Он — активный участник всех мероприятий своей организации. На общем собрании член Осоавиахима принимает участие в обсуждении и решении важных вопросов оборонной работы. Поэтому большое значение имеют указания Центрального совета о подготовке и проведении общих собраний первичных организаций.

Центральный совет предложил: «Улучшить практику проведения собраний пер-

вичных организаций, тщательно отбирать докладчиков, своевременно, за 2—3 дня извещать членов Осоавиахима о дне, месте повестке дня собрания». На собрании следует обсуждать как конкретные оборонные задачи на данном участке, так и доклады на темы о Красной Армии и Флоте о международном положении СССР, о борьбе с иностранным шпионажем и т. д. Хороший доклад на оборонную тему привлекает внимание не только членов Осоавиахима, но и не вовлеченных еще в общество товарищей.

Правильно организованная, насыщенная боевым содержанием работа первичной организации Осоавиахима, проводимая в контакте с комсомольской организацией и под руководством партийного комитета, может сделать каждое автопредприятие подлинной крепостью обороны.



Колхозники артели им. Кирова (Запорожье) в выходной день провели экскурсию на своей машине

Фото Н. Кубеева

# ПРЕЗИДИУМ ЦС ОСОАВИАХИМА

## О ЖУРНАЛЕ „ЗА РУЛЕМ“

Президиум ЦС Осоавиахима вынес постановление о реорганизации журнала „За рулем“ в оборонно-спортивный и популярно-технический журнал по автомобильному и бронетанковому делу и мото-велоспорту.

Журнал должен обслуживать водителей автомашин, начсостав и бойцов запаса мото-мехчастей, авто-мото-велоспортсменов и широкие круги осоавиахимовцев и трудящихся, интересующихся автоделом.

Президиум поставил перед журналом следующие задачи: пропаганду обороны страны и задач Осоавиахима, освещение вопросов военного применения автотранспорта и военной подготовки водителей, содействие начсоставу и бойцам запаса в пополнении знаний, пропаганду автотехники и оборонной техники, освещение автомобильного и мото-велоспорта.

## Н Е Т И Н И Ц И А Т И В Ы

Председатель совета Осоавиахима автобазы СНК СССР т. Тептюев рассказывает об общественно-оборонной работе на автобазе нехотя, сквозь зубы. Оно и понятно: рассказывать т. Тептюеву, собственно, не о чем.

На автобазе 200 членов Осоавиахима, что составляет около 80% всех работников автобазы. Избран совет общества. Он регулярно собирается на заседания, обсуждает планы работы. Но все эти планы остаются на бумаге. Вся практическая работа совета общества заключается только в сборе членских взносов.

В начале прошлого года три осоавиахимовца без отрыва от производства окончили летную школу. Сколько человек окончило планерную школу и когда это было, — неизвестно.

Среди водителей и работников автобазы можно встретить людей со значками «ворошиловского стрелка» и ПВХО. Но все они подготовлены отнюдь не на автобазе. Много раз поднимался вопрос об организации на автобазе кружка по подготовке ворошиловских стрелков, но дальше разговоров дело не пошло. В апреле этого года один из работников автобазы, инструктор пулеметного дела т. Горюнов, по собственной инициативе стал проводить со своими товарищами занятия по

изучению пулемета. Его не поддержал ни местный совет Осоавиахима, ни комсомольский комитет, и кружок распался.

В апреле этого года с большими муками родился кружок ПВХО. Сейчас в нем регулярно раз в пятидневку занимается 18 чел. Этот кружок пока единственное отрядное явление во всей деятельности совета Осоавиахима автобазы.

Совет общества наметил провести еще тренировочную поездку шоферов в противогазах, но будет ли это мероприятие осуществлено или его постигнет участь всех предшествующих планов, — сказать трудно. Ничего практического для выполнения этого плана еще не сделано.

Председатель совета Осоавиахима т. Тептюев и секретарь комитета ВЛКСМ т. Потоцкий объясняют развал общественной оборонной работы на автобазе специфическими условиями и... отсутствием времени. Для всего находится время, а для оборонной работы его нехватает.

Дело здесь, конечно, не в отсутствии времени у шоферов и работников автобазы и не в отсутствии желания у них участвовать в общественно-оборонной работе. Дело в безынициативности руководителей осоавиахимовской и комсомольской организаций автобазы.

Д. М.

# НЕ ЗАКРЕПЛЕННЫ ПЕРВЫЕ УСПЕХИ

Водители и рабочие автобазы строительства Дворца советов хорошо знают т. Ипатов не только как рабочего-электрика, но и как председателя совета Осоавиахима автобазы, как организатора общественной оборонной работы.

Прежде всего т. Ипатов организовал подготовку осоавиахимовцев на сдачу норм ПВХО. Сейчас уже более 40 шоферов и слесарей автобазы носят этот значок. В ближайшие дни нормы ПВХО будут сдавать еще 35 чел. Семь осоавиахимовцев сдали нормы «ворошиловского стрелка».

Совет Осоавиахима оборудовал у себя оборонный уголок с литературой и наглядными пособиями и создал группу самозащиты. В дни празднования 20-летия Красной Армии и Военно-Морского Флота осоавиахимовцы организовали экскурсию в Центральный дом Красной Армии. 20 шоферов участвовали в общемосковском автокроссе, посвященном 20-й годовщине Красной Армии и Военно-Морского Флота.

Однако этот первый под'ем оборонной работы в последние дни, к сожалению, заметно спал. Сейчас, кроме подготовки новых значкистов ПВХО, осоавиахимовская организация ничего не делает, планы совета общества висят в воздухе.

— Я все это вижу и знаю, но ничего сделать не могу, — говорит т. Ипатов.

В подтверждение своих слов он приводит несколько примеров. Недавно был создан женский кружок по подготовке на значок «ворошиловского стрелка». Этот кружок не занимается по той причине, что управление строительством Дворца советов не находит средств на оплату инструктора стрелкового спорта. Девушки каждый день спрашивают т. Ипатова: «Когда же начнутся занятия?» А он только руками разводит.

Спортивное общество «Темп» совместно с советом Осоавиахима организовало кружок мотоциклистов-любителей. В кружок записалось 65 чел. Но и мотоциклистов постигла та же участь, что и ворошиловских стрелков: занятия по изучению мотоцикла еще не начинались, потому что никто — ни управление строительством Дворца советов, ни директор автобазы, ни спортивное общество «Темп» — не на-



Джигиты-колхозники Цхакайского района едут на спортивный национальный праздник  
Фото Э. Евзерихина

ходит возможным оказать помощь молодежи автобазы для приобретения мотоцикла.

В ослаблении общественной оборонной работы на автобазе повинны не «объективные причины». Оно является результатом отсутствия массовой работы совета Осоавиахима с членами общества и организационной слабости самого совета. На памяти осоавиахимовцев только два общих собрания членов общества. Совет Осоавиахима не борется за рост членов организации и из 600 шоферов и рабочих автобазы членами общества состоят только 85 чел., причем и из них половина не платит членских взносов. Члены совета общества не всегда участвуют даже в заседаниях совета.

И неудивительно, что т. Ипатов не в силах сделать сам все за всех; он распыляется и идет на поводу у «объективных причин», вместо того чтобы наладить работу совета и всей организации. Все это не является секретом для партийной, комсомольской и профсоюзной организаций автобазы, но они мирятся с таким положением и ни разу не заслушали доклада о состоянии осоавиахимовской оборонной работы.

И. Дун



# ПОД ВИДОМ СЛУШАТЕЛЕЙ ОСОАВИАХИМОВСКИХ КРУЖКОВ\*

Иностранные разведывательные органы специально готовят у себя в стране кадры шпионов, диверсантов и убийц и затем перебрасывают их в тылы СССР для разнообразной подрывной деятельности.

Вот характерный пример.

Разведкой одного из фашистских государств на территории другого, соседнего государства несколько лет тому назад была создана школа якобы для повышения квалификации среднетехнического персонала из молодежи. В действительности же в этой школе готовились кадры для шпионско-диверсионной деятельности в других странах и, прежде всего, на территории СССР. Во главе этой школы находились офицеры разведки, люди с большим опытом и стажем в области организации убийств, шпионажа и диверсий.

В целях маскировки в этой школе действительно преподавали дисциплины, повышающие техническую квалификацию учащихся. Но наряду с этими дисциплинами изучались теория и практика шпионско-диверсионной деятельности в тылу противника и, в частности, на территории СССР.

Разведка знала о широком развитии спорта в СССР. Она решила это использовать. С этой целью слушателей обучали в школе спорту во всех его видах. Кроме того, там были созданы кружки: военный, фото и др.

Слушатели изучали вопрос, каким образом и в какой мере в СССР, используя спортивные игры, можно установить широкое общение и прочные связи с нужными для разведки людьми и каким образом при помощи их собирать шпионские сведения. Все это учащимися было усвоено и неплохо.

По окончании этой школы некоторым учащимся с определенными заданиями шпионско-диверсионного характера удалось проникнуть на территорию СССР под видом специалистов и устроиться работать на крупных промышленных предприятиях.

\* Отрывок из выходящей в Соцэкгизе книги Г. П. Липова «О подрывной деятельности иностранных разведок в СССР».

Наши хозяйственники не проявили достаточной большевистской бдительности, приглашая этих лиц на работу в СССР. Более того, они даже не проверяли надлежащим образом квалификацию этих «специалистов». «Специалисты»-иностранцы обладали средней и никак не большей квалификацией. У них был очень небольшой практический производственный стаж. При большей внимательности к производственной работе их нетрудно было бы разоблачить как лжеспециалистов. Им, этим «спецам», нужно было бы еще очень многому поучиться хотя бы у наших специалистов, работавших вместе с ними. Однако они долго оставались неразоблаченными. Эти «специалисты» работали на заводах Сталинграда, Ростова-на-Дону и других городов СССР.

Несколько позднее приезда молодых иностранцев в СССР прибыли в разное время более опытные агенты того же иностранного разведывательного органа — И. и Г. Они установили связь с молодыми шпионами. Установили связь и с официальными представителями своего государства в СССР. Началась развернутая шпионско-диверсионная деятельность в Советском Союзе.

Работая на предприятиях, молодые шпионы приобрели широкий круг знакомых среди советских граждан. Они хорошо использовали свои спортивные познания для установления еще более близких, даже дружеских отношений с нужными им людьми.

Дружеские отношения давали возможность молодым шпионам встречаться с рабочими и служащими предприятий и учреждений в домашней обстановке. Они устраивали вечера, танцы, спортивные игры и пр. Каждая такая встреча использовалась шпионами для сбора необходимых им сведений, изучения людей, приобретения новых и новых знакомых, работающих на различных важных предприятиях.

Под видом любителей фотографии молодые шпионы фотографировали нужные им объекты, а затем фотоснимки передавали иностранной разведке.

На одном из предприятий они использовали шефские организации. Завод шеф-

ствовал над одной воинской частью. Представители шефских организаций посещали эту воинскую часть и, наоборот, представители подшефной части посещали предприятие. Иногда эти посещения сопровождались собраниями, «вечерами-смычками», устраивались обеды и ужины. Все эти посещения молодые шпионы использовали в своих целях. Под видом проявления простой любознательности, свойственной нашим советским людям, под видом проявления безобидного интереса к вооружению любимой народом Красной Армии шпионы расспрашивали представителей подшефной части обо всем, что их интересовало, и иногда получали нужный им ответ. Нужные им сведения они собирали и путем наблюдений.

На заводе, где работали молодые шпионы, имелись кружки политграмоты и Осоавиахима. В эти кружки в качестве преподавателей были приглашены строевой командир Л. и преподаватель военной школы М. Приглашение этих товарищей в качестве преподавателей военных дисциплин, конечно, было необходимо и целесообразно при условии, что они будут соблюдать определенную осторожность в преподавании. Но, к сожалению, этой осторожности, в частности соблюдения военной тайны, они не проявили.

Шпионы, посещая кружки политграмоты и Осоавиахима, проявляли большой интерес к занятиям. Внешне поведение этих «слушателей» кружков представлялось вполне нормальным, поскольку прибывающие в СССР иностранцы вообще многим интересуются. В частности они интересуются и нашей Красной Армией. В данном случае проявленный молодыми «иностранцами» интерес к жизни СССР являлся методом шпионажа.

Во время занятий в кружках, под видом желанья осведомиться о Красной Армии, в частности о ее вооружении, обороне страны и т. п., шпионы задавали преподавателям различного рода вопросы. Иногда они под видом плохого знания русского языка и незнания всех условий

и особенностей СССР давали неправильные объяснения по тому или иному вопросу с целью добиться дополнительных разъяснений. И руководители кружка давали им те или иные разъяснения. Это был один из приемов сбора шпионских сведений.

Один из молодых шпионов, В., под предлогом обучиться верховой езде вместе с другими рабочими и служащими завода посещал лагеря подшефной воинской части и в это время собирал сведения секретного характера.

Другой шпион, П., из той же группы «молодых иностранцев» организовал спортивный кружок. Будучи хорошим спортсменом, он вовлек в спорткружок нужных ему людей. На спортивных играх П. установил с этими людьми дружеские отношения, они же, ничего не подозревая, давали ему нужные сведения. Через этих людей он узнавал фамилии, имена и адреса лиц, антисоветски настроенных, которых он впоследствии пытался завербовать для шпионской деятельности.

Но его «спортивные похождения» завершились неудачей. Шпионы были разоблачены органами НКВД и арестованы. При обысках у них были обнаружены собранные ими шпионские сведения. «Иностранцы» рассказывали, как они использовали за время своего пребывания на заводах СССР доверчивых, политически беспечных людей.

Молодых шпионов можно было разоблачить много раньше, чем они были разоблачены. Они были слишком любопытны. За короткое время у них появилось очень много друзей и знакомых. Посещая подшефную воинскую часть, они чрезмерно многим интересовались, ко всему присматривались, частенько пользовались своими фотоаппаратами. Никто из сталкивающихся с ними лиц не заинтересовался узнать, что они фотографировали. Проявление политической бдительности даже только в этом отношении дало бы возможность быстро разоблачить этих шпионов.

---

Усилим революционную бдительность!

Покончим с политической беспечностью в нашей среде!

# СТАХАНОВСКАЯ РАБОТА ПРИВЕЛА К ПОБЕДЕ

Водители-стахановцы 1-го таксомоторного парка гг. Розанов, Охотников и Прошин на автомобиле М-1 прошли 82 500 км, сэкономив на ремонтах около 13 тыс. рублей.

Знание техники, тщательный уход за автомобилем, дружная согласованная работа трех сменщиков обеспечили успех дела. Президиум Московского совета объявил им благодарность за стахановскую безаварийную работу и премировал гг. Розанова и Охотникова 1 000 руб. каждого, а т. Прошина — 750 рублями.

Опыт стахановской работы передовых водителей должен стать достоянием общественности автотранспорта.

Ниже мы помещаем статью гг. Розанова и Охотникова об опыте их работы.

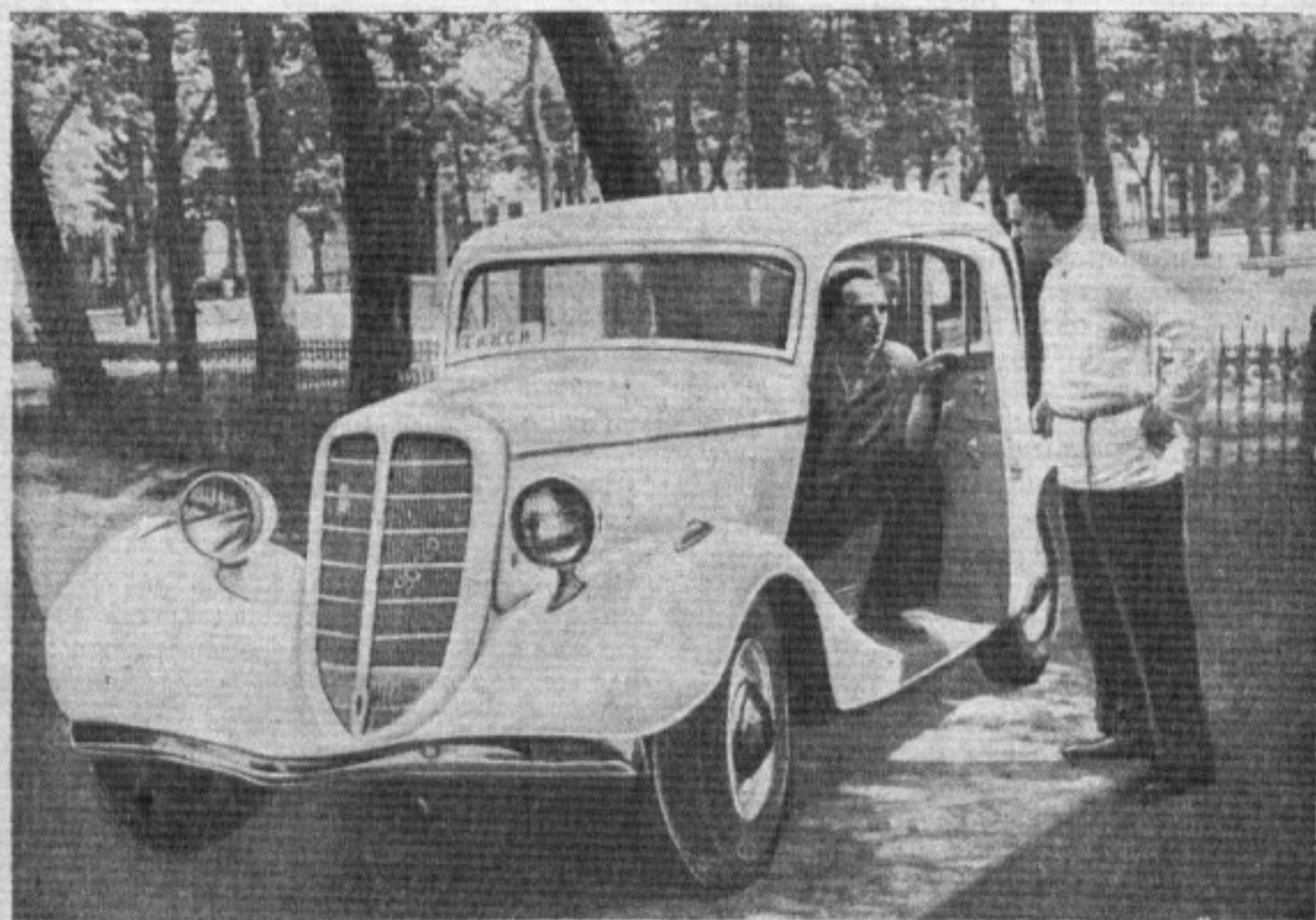
Год назад, 5 июля, нам, шоферам 1-го таксомоторного парка, дали новую машину М-1, только что полученную с Горьковского автозавода.

По предложению технорука нашего парка, мы дали обязательство пройти на этой машине 70 тыс. км без плановых ремонтов.

Многие шоферы тогда еще считали, что М-1 капризная машина и что, давая подобное обязательство, мы поступили не-

обдуманно, а некоторые водители над нами даже подсмеивались.

Бывшая администрация парка вначале создала все условия для тщательного ухода за автомобилем, но вскоре, очевидно, не веря в наши силы, забыла о нашем обязательстве, о необходимости особого наблюдения за машиной, а с ноября 1937 года перевела наш М-1 на трехсменку, заставив его работать почти без отдыха круглые сутки.



Водители-стахановцы 1-го таксомоторного парка т. Охотников (за рулем) и т. Розанов

Фото Е. Чигиринского

В нашу бригаду был принят третий шофер, т. Пронин. Мы рассказали ему о данном нами обещании, и он, так же, как и мы, стал тщательно ухаживать за машиной, так же как и мы, честно работал по намеченной нами программе.

А программа наша заключалась в следующем:

1. Не выезжать на неисправной машине.

2. Всякие мелкие неполадки исправлять немедленно, тем самым предупреждая возможность появления крупных поломок.

3. Что бы ни случилось с машиной, шофер не должен уходить до приведения машины в полный порядок, чтобы сменщик выезжал на работу, не затрачивая перед этим сил на ремонт.

4. Тщательно проверять качество мелкого профилактического ремонта и смазку.

5. Раз в месяц собираться всем сменщикам для предупредительного осмотра машины.

6. При езде строго соблюдать правила уличного движения, не перегружать машину, содержать ее в чистоте.

В результате выполнения этих условий (при трехсменной работе это сделать было не легко) наш М-1 на 1 апреля 1938 г. имел пробег 70 200 км. За этот период, не считая мелких предупредительных ремонтов, нам пришлось перебрать только коробку передач из-за неправильного износа шестерен. Все остальные агрегаты — двигатель, передний мост, рулевое управление, задний мост — не вскрывались и не ремонтировались. За весь период машина не была в простое ни одного полного дня, а план по километражу мы выполняли на 110—140%. Кроме того небезынтересно отметить, что за несколько лет нашей работы таксомоторный парк не получил ни одной жалобы на нас от пассажиров.

1 апреля 1938 г., по нашей просьбе, руководители парка пригласили представителя Горьковского автозавода, который по акту принял нашу машину. Пока тянулась переписка между гаражом, трестом и автозаводом, мы продолжали работать.

К 14 мая 1938 г. наша машина прошла уже 82 500 км, причем после пробега в 76 тыс. км были заменены только втулки и шкворни поворотных цапф. Машина самоходом была отправлена на Горьковский автозавод, где ее состояние было признано удовлетворительным.

Из всего сказанного выше видно, что мы никакого геройства не совершили. Наш успех объясняется только тем, что рабо-

чие Горьковского автозавода честно, добросовестно собрали автомобиль, а мы, не обращая внимания на разговоры, честно его эксплуатировали. В нашем парке, таких, как мы, и лучше нас, найдется не один десяток людей. У нас есть немало водителей, которые смогут продолжить жизнь нашего советского автомобиля на много больше бумажных планов. Для этого нужно только по-большевистски возглавить стахановское движение, развернуть широкую политико-воспитательную работу среди массы водителей.

Из 1 200 водителей нашего парка только 7 получили более или менее широкую известность, да и то это произошло самоотеком, без всякого участия руководителей. Большинство водителей не знает показателем своей работы. Производственные совещания собирают очень ограниченное число водителей. Многие перестали посещать совещания, так как они не дают ощутимых результатов. Ценные предложения, вносимые стахановцами-шоферами, часто не реализуются, нет проверки исполнения решений производственных совещаний.

Не на высоте и положение с ремонтами — заявочным и профилактическим. Недостаточная квалификация ремонтников, отсутствие контроля за их работой приводят зачастую к низкому качеству ремонтов.

Зарплата водителей также требует пересмотра. Водители 1-го класса получают у нас 268 руб., в то время как в большинстве автохозяйств Москвы, при той же квалификации и значительно менее напряженном рабочем дне, они получают в два раза больше.

Таксомоторный парк Москвы возрастет до конца года в два с половиной раза. Чтобы добиться наиболее эффективного использования такси и лучшего обслуживания пассажиров, необходимо развивать стахановское движение вширь и вглубь, окружить вниманием лучших людей автомобильного транспорта, создать им все условия для стахановской работы, широко распространить их опыт.

Добиться образцовой работы такси в столице Советского Союза — почетная задача руководителей нового треста «Таксомотор», таксомоторных парков, партийных и профессиональных организаций.

Шоферы-стахановцы

П. Розанов,  
Г. Охотников

# КИНОКУРС ПО ПОДГОТОВКЕ ШОФЕРОВ

Проф. Е. ЧУДАКОВ

Автомобильная промышленность Советского Союза является детищем революции. Фактически работа над организацией производства автомобилей в СССР в масштабе, соответствующем общим темпам индустриализации Союза, была начата в 1927 году.

В отличие от всех капиталистических стран в Советском Союзе сразу приступили к организации массового выпуска автомобилей. Был создан новый автомобильный завод — гигант им. Молотова в г. Горьком; на базе маленького завода «АМО» в Москве вырос самый большой завод в мире по выпуску трехтонных автомобилей; наконец, в Ярославле был создан автозавод, выпускающий пятитонные грузовые автомобили.

Вопреки подрывной деятельности правотроцкистских вредителей и диверсантов, советская автопромышленность была создана и достигла высокого развития.

Выпуск автомобилей с конвейеров автозаводов непрерывно растет. Достаточно указать, что в 1937 г. наши заводы дали стране 200 тыс. автомобилей.

Советская автопромышленность неустанно работает также над совершенствованием своей продукции, над созданием новых, более совершенных типов. Вместо легкового автомобиля ГАЗ-А горьковский завод им. Молотова с марта 1936 г. выпускает легковые автомобили М-1 более высокого класса. Автозавод им. Сталина освоил производство семейных комфортабельных легковых автомобилей ЗИС-101. Конструкция грузовых автомобилей непрерывно совершенствуется. Автомобиль ГАЗ-АА в недалеком будущем предполагает-

ся заменить новой, более совершенной моделью.

Но если в области производства автомобилей мы имеем несомненные достижения, то этого еще нельзя сказать про организацию их эксплуатации. В области эксплуатации автотранспорта последствия вредительства сказываются с большой силой. Весьма значительный процент автомобилей простаивает из-за технических неисправностей; ремонт автомобилей обходится слишком дорого; аварии пока еще не редкое явление, имеется большой перерасход топлива. Все эти недочеты в значительной мере объясняются тем, что шоферы, выпускаемые автомобильными курсами, недостаточно подготовлены для вождения машин и для ухода за ними. Шоферы, выпускаемые курсами, как правило, плохо знают устройство автомобиля и действие его отдельных механизмов и поэтому часто не могут обеспечить хороший уход за автомобилем, не могут вовремя обнаружить тот или другой дефект и устранить его, не доводя машину до аварии.

Удлинение срока подготовки шоферов с целью дальнейшего повышения их технических знаний нежелательно, так как это замедлит общий темп выпуска шоферов. Поэтому необходимо изыскать более эффективные средства обучения, которые обеспечили бы возможность получения углубленных знаний за тот же срок. Одним из таких средств является кино.

19 июня 1932 г. ЦК ВКП (б) в своем постановлении о шоферских кадрах указал, что:

«важнейшей задачей в деле улучшения эксплуатации автотранспорта, растущая роль которого в транспортном хозяйстве страны особо отмечена в решениях XVII партконференции, являются подбор и подготовка шоферских кадров». В соответствии с этим решением было намечено создать специальный кинокурс по подготовке шоферов. Работа была развернута в 1932 г., а к концу 1934 г. был создан кинокурс объемом 30 тыс. метров.

Кинокурс по подготовке шоферов, конечно, не имел своей целью заменить существующую сеть курсов или подменить живого педагога. При помощи этого курса предполагалось преподавать более эффективно те разделы изучаемой дисциплины, которые не могут быть



Преподаватель учебного пункта Оссавахима А. А. Кентнер (справа второй) знакомит группу учащихся с устройством двигателя автомобиля ЗИС-101

Фото А. Межуева (Союзфото)

в должной степени обслужены средствами автомобильных курсов.

Рабочие процессы двигателя, карбюратора и электрических приборов, установленных на автомобиле, весьма сложны. Объяснение этих процессов на курсах сводится к формальному изложению. При помощи кино эти процессы могут быть показаны. В этом огромное преимущество кино перед другими средствами обучения.

Следующей группой вопросов, освещенных в кинокурсе, являются вопросы сложного взаимодействия деталей того или другого механизма, например, дифференциала, рулевого управления, сцепления, коробки передач и т. д. Кино дает возможность показать взаимодействие деталей этих механизмов в движении, а следовательно, обеспечивает возможность наиболее правильного и глубокого понимания действия этих механизмов.

Наконец, в кинокурсе были рассмотрены вопросы неисправности отдельных механизмов. Так как кинокурс является звуковым, то была возможность демонстрировать звуковой признак наличия неисправности того или другого механизма. В соответствии с этим водитель в своей практической работе мог быстрее определить дефект автомобиля и принять меры к его устранению.

Коллектив автомобилистов и киноработников, принимавших участие в создании кинокурса, принял все меры к тому, чтобы сделать кинокурс наиболее доступным для понимания, даже при изложении самых сложных явлений, а также возможно более занимательным, что является отнюдь не второстепенным вопросом в деле обучения, особенно при помощи кино.

Отзывы большого количества лиц, просмотревших кинокурс, в частности отзывы педагогов-автомобилистов, а также организаций, демонстрировавших эту картину, дают основание полагать, что поставленные перед кинокурсом задачи были разрешены достаточно успешно.

Ниже мы приводим краткие сведения по эксплуатации кинокурса в течение 1935 — 1937 гг.

Годы	Число лиц, прошедших кинокурс	Число городов, в которых демонстрировался кинокурс
1935	90 328	53
1936	96 410	113
1937	102 534	161

Эксплуатация кинокурса за прошедшие 3½ года с полной очевидностью показала успешность применения этого нового средства подготовки и переподготовки шоферов.

Эксплуатация кинокурса дала возможность изучить степень эффективности отдельных приемов, принятых при изложении того или другого вопроса. Это изучение показало, что хотя задача в основном была решена правильно, но есть возможности дальнейшего методического совершенствования курса, и что ряд отдельных мест требует соответствующего улучшения.

Кроме того, советская автомобильная техника за истекшие 3½ года (а с начала производства кинокурса прошло около 6 лет) ушла далеко вперед, появились новые модели авто-

мобилей, новые механизмы, требующие объяснения. Все это заставило Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при СНК СССР, в ведении которого находится киноконтора по эксплуатации кинокурса, приступить ко второму изданию кинокурса.

Второе издание преследует ту же цель, что и первое, т. е. служить одним из основных пособий при подготовке и переподготовке шоферов. Изменения идут по следующим направлениям:

1. Улучшение методики показа.
2. Углубление понятий по рабочим процессам отдельных механизмов автомобиля.
3. Дополнения по тем новым механизмам, которые введены в эксплуатацию за истекшее время.

При улучшении методики показа изыскиваются приемы более простого и наглядного изложения того или другого вопроса, устанавливается большая последовательность в переходе от простейшего к сложному и в большей мере, чем в первом издании курса, используется графическая мультипликация.

Углубление понятий в области рабочих процессов проводится на основании пожеланий, высказанных слушателями, прошедшими кинокурс, главным образом, шоферов. Здесь, в частности, обращено внимание на следующие вопросы:

а) более детальное и глубокое рассмотрение рабочего процесса двигателя; изучение процесса детонации в двигателе; изучение индикаторной диаграммы и теплового процесса двигателя;

б) углубленное изучение процесса карбюрации; введение понятия о молекулах; рассмотрение процесса горения рабочей смеси различного состава; более детальное изучение рабочего процесса карбюраторов советских автомобилей;

в) углубленное изучение процессов, протекающих в электрических приборах, установленных на автомобиле; разъяснение действия аккумулятора, конденсатора и пр.;

г) более полное разъяснение назначения и действия механизмов силовой передачи автомобиля; влияние различного числа ступеней в коробке передач на работу автомобиля; кинематика дифференциала и пр.

Дополнения в кинокурс вводятся по тем механизмам, которые были установлены на советских автомобилях за время, истекшее с момента выпуска первого издания кинокурса. За этот период советские автомобильные заводы выпустили два новых типа автомобилей: М-1 и ЗИС-101. На других типах автомобилей (ЗИС-5 и ГАЗ-АА) введен ряд конструктивных изменений; в частности, в автомобиле ЗИС-5 введен карбюратор МААЗ-5, который не рассмотрен в старом издании курса.

К настоящему моменту выполнено лишь около 50% нового издания кинокурса. Работа идет слишком медленно. Раздел «Электрооборудование» еще не размещен по кинофабрикам.

Правда, новый материал может вводиться в эксплуатацию до того, как будет закончена вся работа по второму изданию, — в порядке дополнений и замены старого материала, однако темп обновления этого материала естественно должен быть повышен.

# ВСЕСОЮЗНАЯ СТРЕЛКОВАЯ СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР

Президиум Центрального совета Осоавиахима с 20 августа по 10 сентября проводит в Москве на стрельбище орденоносного спортивного общества «Динамо» всесоюзную стрелковую спартакиаду народов СССР.

Каждая союзная и автономная республика, каждая автономная область выделяет для участия в стрелковой спартакиаде по одной команде взрослых в составе 10 чел. и по одной команде школьников и пионеров в том же составе в возрасте от 13 до 18 лет.

Мастера стрелкового спорта, не вошедшие в состав команд, вызываются на спартакиаду решением Оргкомитета.

В программе спартакиады — соревнование по стрельбе на первенство союзных, автономных республик и автономных областей; чемпионат мастеров стрелкового спорта на установление новых всесоюзных и побитие мировых рекордов и, наконец, чемпионат на лучшего стрелка среди детей.

Ответственность за подготовку к спартакиаде возложена на председателей областных, краевых и республиканских советов Осоавиахима.

Оргкомитет по проведению спартакиады утвержден в составе гг. Косарева А. В. (председатель), Горшенина П. С., Москатова П. Г., Чернышова В. В., Зеликova А. В., Сергеева Г. С.



Команда Куйбышевского района Москвы за выполнением упражнения «Стандарт»  
Фото А. Межуева

Главным судьей спартакиады будет заместитель народного комиссара обороны, командарм 1-го ранга т. Фелько И. Ф.

## ТОРЖЕСТВЕННЫЙ ВЫПУСК ИНЖЕНЕРОВ-КОМАНДИРОВ

10 июня состоялся выпуск инженеров, окончивших Военную академию механизации и моторизации РККА им. товарища Сталина.

На выпуске присутствовали заместитель народного комиссара обороны армейский комиссар 2-го ранга т. Щаденко, Герой Советского Союза комкор т. Павлов и др.

Бурными аплодисментами и громкими криками «ура» встретили инженеры-танкисты приветствие народного комиссара обороны маршала Советского Союза товарища К. Е. Ворошилова, в котором говорилось:

«Сегодня, в торжественный и особенно памятный день вашей жизни, когда вы из слушателей Академии превращаетесь в инженеров-командиров Рабоче-Крестьянской Красной Армии, я от всего сердца поздравляю вас с успешным окончанием Военной академии.

Товарищи, завтра вы уже начнете новую жизнь командиров и начальников Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Завтра вы вольетесь в строй командиров-организаторов и строителей нашей славной армии.

Это — великая честь для каждого гражданина Советского Союза. Поэтому огромна ответственность за поручаемое вам дело перед нашей армией и родиной. Вы с честью сможете выполнять возложенные на вас обязанности, если ни на миг не будете забывать, что неиссякаемым источником силы и неограниченных творческих возможностей является наша великая партия — партия Ленина — Сталина.

Всегда с партией, только с ней и под ее руководством — и вы будете достойными командирами и начальниками нашей прекрасной Красной Армии.

Вы окончили Академию, которая носит славное имя Сталина. Будьте же достойными этого великого имени».

В ответных словах выпускники заверили любимого наркома, что они оправдают доверие, которое им оказано, будут верно служить великому делу партии Ленина — Сталина.

# ДВЕ ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ В РАБОТЕ ТРЕСТА „МОСТАКСОМОТОР“

Решение Экономсовета СНК СССР об увеличении таксомоторного парка Москвы к 1 января 1939 г. до 5 500 машин ставит перед недавно созданным трестом «Мостаксомотор» две важнейшие и неотложные задачи: организовать правильное хранение и техническое обслуживание автомашин и обеспечить весь таксомоторный парк кадрами квалифицированных водителей.

Наиболее остро стоит вопрос с кадрами водителей такси. Шоферов нехватает уже сейчас, когда в распоряжении треста «Мостаксомотор» имеется только 1 710 такси. В июле потребуется до 300 новых водителей, а в сентябре — уже 1 150 чел. Все это обязывает трест «Мостаксомотор» немедленно взяться за выполнение решения Экономсовета СНК СССР о подготовке к 1 января 1939 г. 10 000 шоферов такси.

Шоферы такси по плану, разработанному отделом подготовки кадров треста, будут готовиться во всех 20 автошколах Москвы, включая и школы, находящиеся в ведении наркоматов.

7 июня транспортное управление Моссовета, совместно с трестом, провело совещание директоров автошкол, на котором школы взяли на себя обязательство по подготовке шоферов такси. В частности автошколы Трансэнергокадров Наркомтяжпрома должны в этом году подготовить 2 500 шоферов, автошкола Мосавтотранса — 1 200 шоферов, автошкола Центрального авто-мотоклуба — 2 000 шоферов, 1 000 шоферов такси обязался подготовить военно-учебный пункт Свердловского райсовета Осоавиахима Москвы. Вербовка учащихся в автошколы будет проводиться как самими школами, так и трестом, при содействии комсомольских, профсоюзных и общественных организаций столицы. Трест поставил перед собой задачу в числе 10 тыс. шоферов такси подготовить не менее 3 000 шоферов из числа женщин.

Автошколы Москвы подготовку шоферов такси будут вести по договорам с трестом «Мостаксомотор». Трест будет платить всем учащимся стипендии и покрывать все расходы, связанные с обучением. Всего на подготовку кадров ассигнуется в этом году около 15 млн. руб. Для обеспечения курсантов практической ездой и стажировкой трест получил 100 автомобилей М-1, которые распределяются по школам.

По решению Моссовета, тресту «Мостаксомотор» передается одно из школьных зданий Москвы для оборудования собственной центральной школы шоферов. В этой школе одновременно смогут обучаться около 1 300 чел.

Реализация намеченных планов потребует довольно значительного времени. Поэтому для удовлетворения насущных нужд сегодняшнего дня тресту необходимо привлечь людей, окончивших теоретический курс в автошколах, но не обеспеченных практической ездой.

Такие возможности имеются, но трест слабо их использует. Пока что для стажировки и последующей работы в таксомоторные парки привлечено лишь несколько десятков человек из числа прошедших теоретический курс автодела в школе шоферов Мосавтотранса и др. По договорам автошколы готовят для треста только 700 чел.

Растущее таксомоторное хозяйство столицы нуждается не только в кадрах водителей. Для технического обслуживания огромного парка такси потребуется не менее 1 300 новых ремонтных рабочих — слесарей, автоэлектриков, бригадиров и т. д. Однако до сих пор в тресте «Мостаксомотор» нет полной ясности в том, кто и где будет готовить эти кадры. Начальник отдела подготовки кадров треста т. Дорофеев откровенно признается, что ремонтных рабочих готовить негде.

Очевидно, нужно создать при крупных таксомоторных ларках школы ученичества, связаться путем договоров с ФЗУ авторемонтных заводов и приступить к созданию центральной школы по подготовке авторемонтных рабочих. Пока же по всем этим вопросам трест «Мостаксомотор» практически ничего не делает.

Таково положение с подготовкой водительского и обслуживающего персонала таксомоторного хозяйства столицы. Как же обстоит дело с другим важнейшим вопросом — с обеспечением хранения парка такси?

В ближайшее время на Ярославском шоссе заканчивается строительство нового четырехэтажного гаража, рассчитанного на 630 такси М-1. Намечается постройка второго гаража такого же размера и типа. Для стоянки такси М-1 переоборудуются эстакады шести мостов столицы, которые должны вместить около 2 000 автомобилей. Трест «Мосгормост» — строитель гаражей в эстакадах мостов — разработал проекты, и после рассмотрения их Научным советом Моссовета, приступит к строительным работам. Первые два гаража в эстакадах Новоспасского и Москворецкого мостов должны быть готовы к 15 августа. Они примут 250 такси М-1. Эстакады остальных мостов должны быть переоборудованы под гаражи к 15 октября.

Сейчас в Москве имеется уже около 100 такси марки ЗИС-101. К 1 января 1939 г. число их возрастет до 400. Пока для их хранения трест «Мостаксомотор» не имеет специального гаража. Их намечено разместить во 2-й автобазе Метростроя, которая, по решению Экономсовета СНК СССР, передана тресту. Эта автобаза реконструируется. Здесь будет сосредоточена не только стоянка такси ЗИС-101, но и их ремонтная база. Парк грузовых такси, которых к 1 января 1939 г. должно быть 1 500, будет находиться на безгаражном хранении. Для их стоянок оборудуются четыре открытые цементированные площадки.

18 июня

Д. Вольф



# Обмениваемся опытом ГАРАЖЕЙ

## ПРИБОР ДЛЯ ЗАТОЧКИ ТОЛКАТЕЛЕЙ Предложение т. А. ШИШКОВА (г. Кемерово)

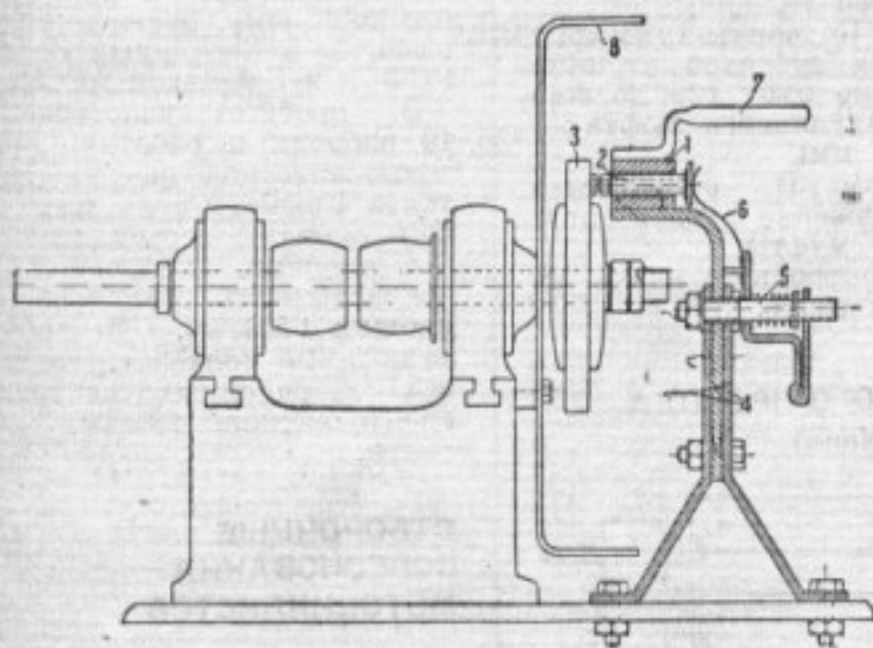


Рис. 1.

При ремонте двигателей ЗИС-5, для устранения выработки регулирующих болтов толкателей клапанов, головки их затачиваются на наждачном круге. Операция эта производится вручную, отнимает много времени и не дает достаточно правильной поверхности. Мною сконструирован прибор, позволяющий производить заточку одновременно 6 или даже

всех 12 толкателей, что значительно ускоряет операцию.

Прибор показан на рис. 1. Он состоит из держателя 1, в который закладываются толкатели 2 и затачиваются на вращающемся наждачном круге 3. Держатель укреплен на кронштейне 4 с помощью пружинного шарнира 5. Толкатели прижима-

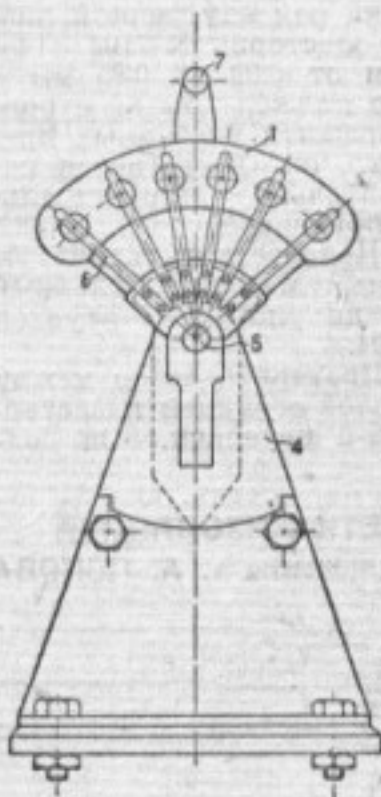


Рис. 2.

ются к кругу плоскими пружинами 6. Чтобы избежать кольцевой выработки на круге, держатель перемещается при заточке вручную за рукоятку 7. Круг имеет защитный щиток 8.

Боковой вид держателя с кронштейном для 6 толкателей показан на рис. 2. Цифровые обозначения здесь те же, что и на рис. 1.

## МОНТАЖ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ АВТОМОБИЛЯ М-1 В ГАРАЖНЫХ УСЛОВИЯХ

Для обеспечения нормальной работы коробки передач автомобиля М-1, прошедшего ремонт, необходимо правильно ее монтировать и выдерживать все продольные зазоры на главном валу. Этот узел требует к себе особого внимания и от правильности сборки его зависит продолжительность межремонтного пробега коробки передач.

Несоблюдение продольных зазоров, а также зазоров при посадке шестерни 2-й передачи на втулке ведет к чрезмерной выработке как упорной шайбы М-7071, так и углубления в главном валу под данную шайбу.

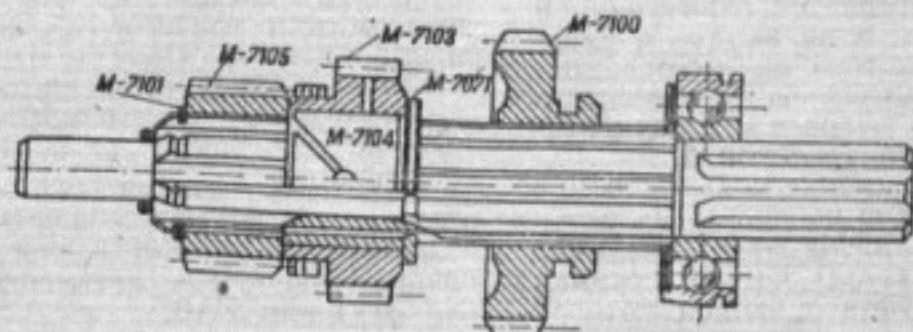
Вследствие этого нарушается нормальная работа коробки передач и могут быть поломаны зубья шестерни 2-й передачи, а также запорная шайба.

Для обеспечения нормальной работы коробки передач необходимо придерживаться следующего технологическо-

го процесса подбора главного вала.

1. Поставить шестерню 1 передачи. Установить упорную шайбу М-7071 на главный вал с допуском между канавкой на валу и шайбой в пределах от 0,1 до 0,5 мм.

2. Поставить запорную шпонку шайбы М-7101.



3. Напрессовать втулку М-7104 на главный вал до упора с М-7071.

4. Проверить вал со втулкой в сборе, в центрах токарного станка и шлифовать наружный диаметр втулки под внутренний диаметр шестерни М-7103 с зазором от 0,02 до 0,05 мм и зазор должен быть строго выдержан в указанных пределах; он достигается исключительно индивидуальной пригонкой.

5. Напрессовать зубчатую ступицу М-7105 на главный вал до упора со втулкой М-7104.

6. Проверить зазор между зубчатой ступицей и шестерней 2-й передачи. Он дол-

жен быть выдержан в пределах от 0,2 до 0,4 мм.

7. Поставить замочное кольцо зубчатой ступицы М-7102.

8. Проверить зазор между замочным кольцом и ступицей.

9. При малом зазоре снять кольцо и поставить регулируемую шайбу соответствующей толщины.

10. Подобрать муфту М-7106 к зубчатой ступице М-7105 по зубу (не должно быть радиального люфта более 0,02 мм).

11. Заметить относительное положение зубьев ступицы и муфты.

12. Контроль и сдача на склад в сборе.

## ОПлетка изоляцией обмоточного провода Предложение т. А. ПОПОВА (г. Артем-Копи)

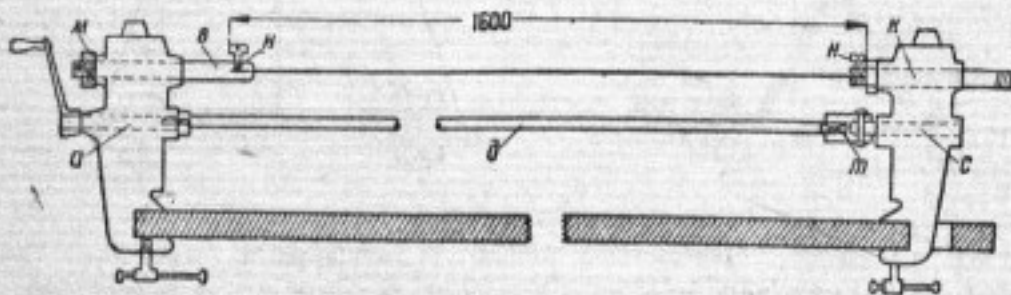


Рис. 1.

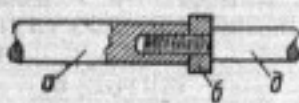


Рис. 2.

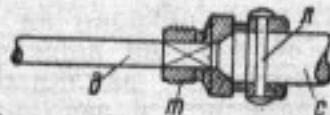


Рис. 3.

Я предлагаю приспособление, при помощи которого можно восстановить обмотку старого обгоревшего провода якоря.

Два корпуса ручных наждачных точил нужно установить на деревянную подставку толщиной 50 мм, шириной 300 мм (рис. 1), чтобы расстояние между верхними валиками было 1550—1600 мм. Нижние валики точил соединены стальным валиком  $\frac{3}{8}$ ". Соединение валов **д** и **а** показано отдельно на рис. 2. В нижнем валике точила **а** сверлится отверстие **и** — нарезается внутренняя резьба, а на валике **д** нарезается того же размера наружная резьба. Место соединения валов **а** и **д** затягивается контргайкой **б**.

Соединение валов **д** и **с** показано на рис. 3. На четырехгранный конец валика **д** надевается четырехгранная же муфта **т**, конец которой

крепится к валику **с** при помощи шпильки **л**. В качестве муфты может служить корпус свечи 22 мм. В центре валов **в** и **и** (рис. 1) сверлятся отверстия 1,5—2 мм, в которые вставляются концы провода, закрепляемые шурупами **н-н**. Подвертытием гайки **м** вала **в** натягивают провод.

При повертывании рукоятки валы **в** и **и** начинают вращаться в 19 раз быстрее валов **а** и **с**. Материал шпильки направляется на вращающийся провод от руки. Оплетать можно швейным шелком или тонкими бумажными нитками. Получаемый таким способом провод вполне пригоден для обмотки якорей.

В течение восьми часов двое рабочих могут подготовить провод для одного якоря генератора автомобиля ЗИС или ГАЗ.

## АГИТПРОБЕГ ОСОАВИАХИМОВЦЕВ И ДОПРИЗЫВНИКОВ

Недавно закончился большой агитационный велопробег по Крыму, посвященный выборам в Верховный Совет РСФСР и Крымской АССР.

В пробеге участвовало 19 рабочих и работниц молочно-животноводческих совхозов Крыма. Среди них — комсомольцы, осовавиацимовцы, девушки.

Участники велопробега прошли 1500 км. Они побывали в 27 колхозах, совхозах и районных центрах, где проводили беседы, митинги.

## ОТБОРОЧНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ МОТОЦИКЛИСТОВ

Готовясь к всесоюзным мотосоревнованиям Харьковский авто-мото клуб 12 июня провел отборочные соревнования. В них участвовало 22 мотоциклиста. Лучший результат в километровке с места показали: чемпион СССР т. Лорент на ТИЗ — 38,9 сек., т. Вавилкин на БМВ — 41,2 сек., т. Серяцкий на «Индиане» — 33 сек. Километровку с хода т. Серяцкий прошел за 24,6 сек., т. Лорент за 31 сек. и т. Вавилкин за 30,1 сек.

## АВТОБУСНЫЕ ПАВИЛЬОНЫ

Заканчивается монтаж первой автобусной станции нового типа, разработанной мастерами «Мосгороформления».

Автобусная станция будет иметь павильоны для пассажиров, диспетчера и для отдыха бригад. По обеим сторонам павильонов сделаны навесы, под которыми установлены скамейки для пассажиров.

Новую автобусную станцию предполагается установить у Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Такие же станции будут в дальнейшем установлены в поселке «Сокол», у Савеловского вокзала, в Сокольниках.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## 70 000 км без капитального ремонта по Кара-Кумам

Шофер Чарджоуского гаража трансбазы Автогужтреста Туркмении Алиев Искандер в течение 14 месяцев на автомобиле ЗИС-5 сделал 70 000 км пробега без капитального ремонта.

Такой результат в наших тяжелых дорожных условиях на тракте Чарджоу—Ташауз следует признать выдающимся. Обычно машины проходят здесь до капитального ремонта максимум — 40 000—50 000 км.

Алиев Искандер — член партии, стахановец, систематически перевыполняет производственную программу, не имеет ни одной аварии, сохранил машину и сэкономил на ремонте свыше 14 000 руб.

Дирекция Трансбазы премировала Алиева Искандера 800 руб. и почетной грамотой.

**Председатель группкома  
союза шоферов Чехов**

## В Коканде не заботятся о бензиновых колонках

Некоторые автохозяйства Узбекистана построили для себя бензинораздаточные станции. Эти станции были переданы Авторемснабу для общественного пользования, а после его ликвидации в 1935 году были переданы в ведение городских советов.

Казалось, что горсоветы должны были позаботиться об улучшении и расширении бензинораздаточных станций. Однако в этом отношении они ничего не сделали. Оборудование и емкость станций остались такими же, какими были 6—7 лет назад, и естественно, что теперь они не в состоянии обслужить сильно возросший автопарк.

Возьмем, например, г. Коканд. Чтобы заправить машину бензином, здесь приходится тратить много времени в очереди у колонки. Станции плохо оборудованы, не говоря уже о том, что они совершенно не занимаются другими видами обслуживания: снабжением сжатым воздухом, водой, мойкой, смазкой машин и пр.

Нежелание горсоветов заниматься бензинораздаточными станциями привело к

тому, что каждое автохозяйство, имеющее хотя бы одну машину, стремится обзавестись своим собственным бензохранилищем. На это тратится много средств, но толку получается мало; заправка машин в автохозяйствах производится примитивным способом, а поэтому происходят большие потери горючего.

Шоферам, приезжающим в город из районов или выезжающим из города в районы, приходится брать с собой запас горючего, так как на месте пополнить его трудно.

Нам кажется, что необходимо было бы создать специальный трест станций обслуживания с хозрасчетными филиалами на местах. Этот трест занялся бы также и другими, крайне необходимыми видами технического обслуживания автопарка — ремонтом шин и камер, смазкой, мойкой и т. п. Это не только облегчит труд водителей, но и будет способствовать внедрению культуры в работу автотранспорта.

**Н. Шахмуров  
П. Николаев**

г. Коканд

## ХРОНИКА

### ВСЕСОЮЗНОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЮ

С 13 по 17 июня в Москве было проведено первое Всесоюзное совещание по электрооборудованию автомобилей, тракторов и мотоциклов. Совещание обсудило доклады Глававтопрома, завода АТЭ, Москабеля кафедры электрооборудования Военной академии механизации и моторизации и других организаций.

В работе совещания приняли участие представители научно-исследовательских институтов, инженеры, представители транспортных организаций Москвы, Ленинграда, Харькова, Киева, Саратова, Горького, Ижевска, Омска и многих других городов.

В Доме техники Электрокомбината им. Куйбышева, где происходила конференция, была организована выставка автомобильного и тракторного оборудования,

### НОВАЯ ОКРАСКА АВТОМАШИН

Коллектив ярославского лакокрасочного завода «Победа рабочих» добился освоения производства новых лаков для автомашин.

Полгода назад все легковые машины окрашивались в стандартный черный цвет. Теперь на улицах столицы появляется все больше и больше легковых автомобилей, окрашенных в разнообразные цвета — серый, зеленый, серо-зеленый, бежевый, коричневый, электрик, синий.

Завод «Победа рабочих» работает сейчас над улучшением рецептуры и качества грунтовок и шпаклевок, чтобы сгладить неровности металла и усилить прилипание всей красочной пленки. Кроме того завод готовит опытные партии красок для многоместных комфортабельных автобусов «ЗИС».

## АВТОМАГИСТРАЛЬ МОСКВА—ХАРЬКОВ

В этом году производятся большие работы по реконструкции шоссейной дороги Москва — Харьков. Шоссе протяжением в 737 км проходит через Подольск, Серпухов, Тулу, Орел, Курск, Белгород. В последние годы эта дорога, построенная 80 лет назад, была уже в таком состоянии, что не могла удовлетворять требованиям автотранспорта.

В настоящее время в пределах Харьковской и Курской областей для покрытия шоссе используется кременчугский гранит, а в Тульской области — местный известняк высокой прочности.

Реконструкция шоссе началась в 1937 г. К концу прошлого строительного сезона оно имело 190 км асфальтового покрытия (от Москвы в сторону Тулы и от Курска в сторону Харькова). В текущем году будет заасфальтировано еще 83 км. К началу зимы из Москвы можно будет ездить по сплошь асфальтированной дороге до Ясной Поляны.

Автодорога Москва—Харьков прокладывается шириной в 5½ м с перспективой дальнейшего расширения. Параллельно на отдельных участках будет проложена профилированная дорога для гужевого транспорта.

В этом году на капитальные работы по реконструкции дороги будет израсходовано около 8 млн. рублей.

## ГЛИССЕРНАЯ ЛИНИЯ СОЧИ—СУХУМИ

Путешествие из Сочи в Сухуми занимает на теплоходе 10 часов, а в автобусе 6 часов. Сейчас между курортом и столицей Абхазской республики организуется быстроходная глиссерная линия. Этот путь будет занимать не больше 2 часов. На линии будет курсировать гигантский глиссер-экспресс, развивающий скорость в 70—80 км в час. В удобных каютах глиссера может разместиться 150 чел.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Кто готовит кадры механиков-регулировщиков?

Существенными причинами, влияющими на перерасход топлива в автохозяйствах, являются отсутствие точного учета пробегов и низкая квалификация механиков-регулировщиков.

Учет пробега, как известно, ведет спидометр. Но качество спидометров, устанавливаемых на автомобилях, очень плохое, они быстро выходят из строя. Так как достать новый спидометр трудно, то учитывать пробег приходится обычно на-глазок.

Наблюдение за расходом горючего должен вести механик-регулировщик. Его задача — возглавлять в гараже борьбу за экономию горючего. Но хозяйственники, очевидно, не понимают роли и значения регулировщика и поэтому зачастую в

штатах даже крупных автохозяйств механики-регулировщики не предусмотрены.

Квалифицированных работников этой специальности очень мало и подготовкой их, по существу, никто не занимается. Механик-регулировщик, желающий повысить свою квалификацию, наталкивается на ряд трудностей: отсутствие специальных курсов или кружков, недостаток пособий по регулировке карбюраторов, тарировке жиклеров, испытанию бензонасосов и т. п.

Пора, наконец, обратить серьезное внимание на подготовку необходимых для автохозяйств механиков-регулировщиков.

П. Карпилович

Минск

## Военизированный автопробег в Кисловодске

Кисловодский горком союза шоферов провел военизированный автопробег по маршруту Кисловодск — Эссентуки — Суворовская — Бекешевская — Боргустанская — Кисловодск, общим протяжением 123 км. Задачей пробега было познакомить водителей с грузовыми перевозками в боевых условиях, движением в колонне, научить их преодолевать естественные и химические препятствия.

Колонна из 20 легковых и грузовых автомобилей с одним мотоциклом была разбита на три взвода. На первой остановке — в Эссентуках — был взят груз. Погрузка производилась с соблюдением правил маскировки. До ст. Суворовской колонна следовала в проти-

вогазах. Здесь машины разгружались под прикрытием «дымовой завесы».

Колонна вернулась в Кисловодск к вечеру. Перед въездом в город был устроен привал, во время которого подведены итоги пробега. Результаты неплохие. Приказы командования выполнялись точно и быстро, дисциплина была высокой. Водители тт. Чайка, Чесноков, Гребенюк и другие дали хорошие показатели по экономии горючего. В целом лучших показателей добился второй взвод.

Горком союза шоферов премировал лучших водителей — тт. Лаврикова и Варенко — путевками в дом отдыха.

Кулев

Кисловодск

# Техническая Консультация

## ОПИСАНИЕ СХЕМЫ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ ЗИС-101

1 — фары. Лампочки двухнитевые. Центральная нить, находящаяся в фокусе рефлектора, имеет светосилу 32 свечи и дает луч дальнего света. Смещенная нить имеет светосилу также 32 свечи и дает ближний рассеянный свет.

2 — подфарники. Светосила лампочек — 3 свечи.

3 — переключатель освещения. При повороте рукоятки переключателя влево (по часовой стрелке), включаются подфарники, малые добавочные лампочки фар и задние фонари; при повороте вправо на первую защелку включаются ближний свет передних фар и задние фонари; при повороте рукоятки вправо доотказа включается дальний свет фар и остаются включенными номерные фонари. В последних двух положениях подфарники и добавочные лампочки фар выключаются.

4 — переключатель правой фары (ножной). Служит для переключения нитей лампочки правой фары на дальний или ближний свет при встречах.

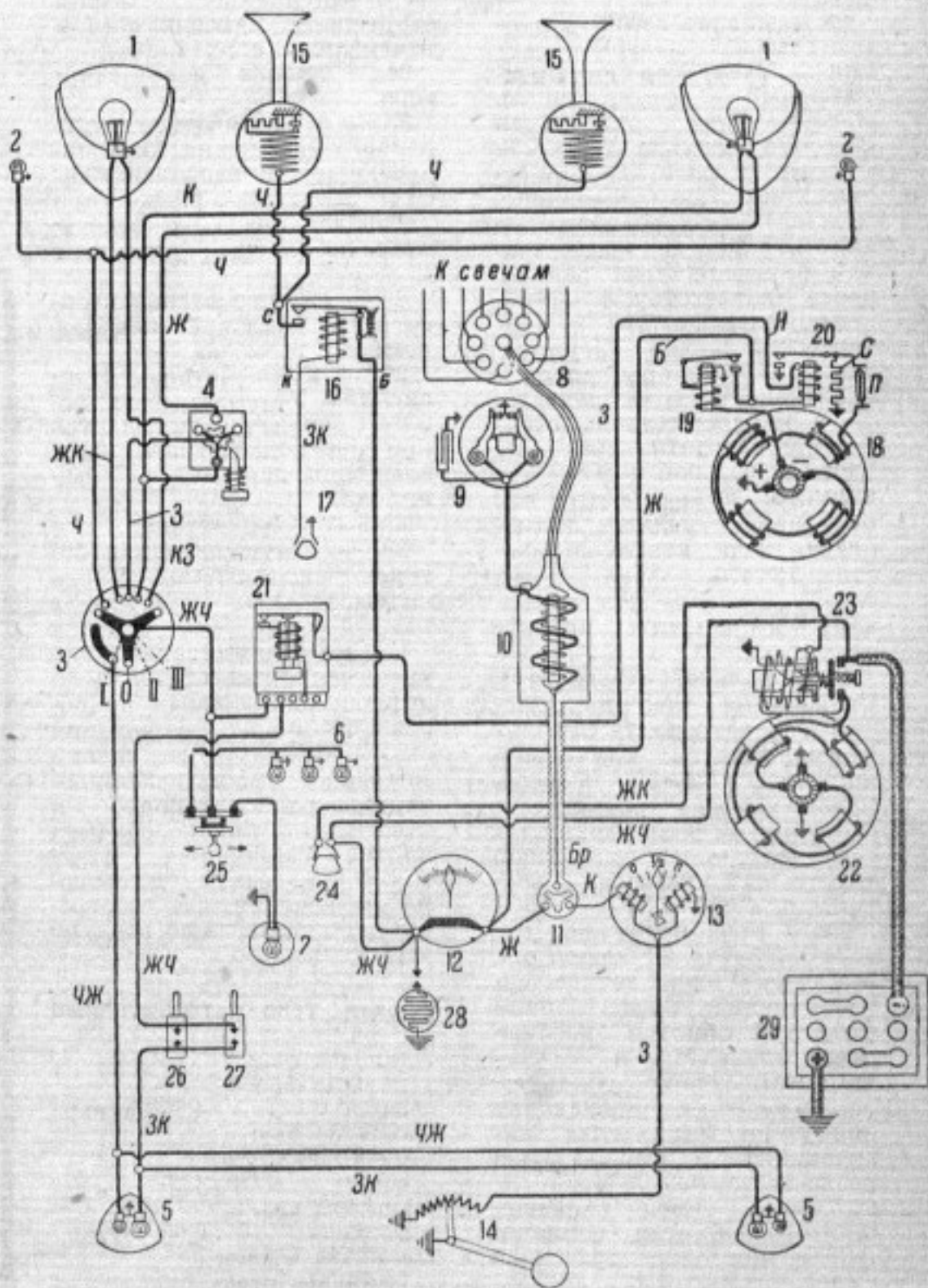
5 — задние фонари. Каждый фонарь имеет две лампочки: 3-свечную и 15-свечную. Малые лампочки служат для сигнального (габаритного) света, левая освещает номерной знак. Большие лампочки включаются при торможении (свет стоп-сигнала) и при включении заднего хода.

6 — лампочки щитка. Три лампочки помещены за щитком приборов и освещают их отраженным светом. Светосила лампочек — 3 свечи.

7 — плафон — лампочка внутреннего освещения кузова в 6 свечей.

8 — распределитель тока высокого напряжения. Порядок работы цилиндров 1—6—2—5—8—3—7—4. Свечи специальные, типа М15/15Н.

9 — прерыватель. Изменение момента зажигания автоматическое, в пределах



32° угла поворота коленчатого вала и ручное в пределах 24°. Постоянный угол опережения, при котором производится установка момента зажигания — 10° (ручной привод изменения момента зажигания при установке должен находиться в положении наибольшего опережения).

10 — индукционная катушка зажигания.

11 — выключатель зажигания. Связан с катушкой бронированным проводом. При включении зажигания одновременно включается указатель уровня бензина.

12 — амперметр.

13 — указатель уровня бензина в баке.

14 — реостат и поплавок указателя уровня.

15 — гудки вибрационного типа. Параллельно контактам прерывателя включено сопротивление (взамен конденсатора).

16 — реле включения гудков. Служит для разгрузки ручной кнопки от сильного тока.

17 — кнопка гудка в центре рулевого колеса.

18 — генератор четырехполюсный, трехщеточный. Максимальная отдаваемая генератором сила тока (с клеммы Н реле) 25 ампер при 8 вольтах (заряженная батарея) или 18—19 ампер при 6,5 вольта (разряженная батарея). Этим регулировке соответствуют метки краской на крышке и траверсе 3-й щетки. Регулирование генератора следует производить не на двигателе, а на специальном стенде при скорости вращения якоря 1700 обор. в мин. Амперметр и вольтметр для регулировки должны применяться 2-го класса точности. Регулирование силы тока генератора по щетковому амперметру недопустимо.

19 — реле обратного тока. Включается при напряжении генератора 7—8 вольт и выключается при обратном токе 0,5—3,5 ампера. Зазор между якорьком и сердечником при замкнутых контактах — 0,5 мм. Зазор между разомкнутыми контактами — 0,75 мм.

20 — реле нагрузки. При токе нагрузки 8,5 ампер оно выключает добавочное сопротивление С из цепи шунтовой обмотки возбуждения генератора и тем увеличивает отдачу генератора. Размыкание происходит при уменьшении тока нагрузки до 6,5 ампер. В коробке реле помещается защитный предохранитель шунтовой обмотки П, плавящийся при силе тока 4—5 ампер.

21 — реле-ограничитель (максимальный автомат). Оно заменяет предохранитель в сети освещения; начинает действовать при возрастании силы тока до 40—45 ампер, причем вследствие вибрации якоря и частого размыкания контактов сила тока падает до 20—23 ампер. Если неисправность не будет устранена, то имеющаяся в реле биметаллическая пластина нагреется и изогнется, в результате чего ослабнет пружина контактов и сила тока уменьшится до 12—15 ампер.

22 — стартер. Мощность около 1 л. с. Пусковой крутящий момент — около 1,8 кг.

23 — реле стартера. Служит для электромагнитного включения стартера и входа в зацепление шестерни стартера с маховиком (при втягивании сердечника).

24 — кнопка реле стартера.

25 — переключатель внутреннего освещения. При переводе ручки влево включаются лампочки щитка; при переводе вправо — включается потолочный плафон в кузове.

26 — выключатель стоп-сигнала. Связан с педалью ножного тормоза.

27 — выключатель стоп-сигнала. Установлен на коробке передач и включается при переводе рычага переключения передач на задний ход.

28 — закуриватель.

29 — аккумуляторная батарея. Тип З-СТ-128. Число положительных пластин в каждой банке — 9.

Схема составлена для уяснения прохождения тока и работы основных приборов. В целях упрощения схемы не показано дополнительное электрооборудование: радиоустановка и защитные приспособления против радиопомех, электрические часы, электромотор вентилятора обогревателя кузова, реле воздушных гудков.

#### Расход тока потребителями

Лампочка фар: нить дальнего света . . . . .	4,25	ампер
Лампочка фар: нить ближнего света . . . . .	4,25	"
Лампочка под- фарника . . . . .	0,65	"
Лампочка задне- го фонаря стоп- сигнала . . . . .	2,5	"
Лампочка задне- го фонаря но- мерного света . . . . .	0,65	"
Лампочка щитка . . . . .	0,65	"
Лампочка плафо- на . . . . .	0,9	"
Индукционная ка- тушка . . . . .	0,5—1,5 <sup>1</sup>	"

<sup>1</sup> В зависимости от числа оборотов двигателя. При неподвижно замкнутых контактах прерывателя сила тока достигает 5 ампер.

Гудок высоко- го тока . . . . .	8—10	ампер
Гудок низкого тока . . . . .	10—12	"
Закуриватель . . . . .	15	"
Стартер на хо- лостом ходу . . . . .	75	"
Стартер при запуске . . . . .	185—200	"
Стартер в мо- мент пуска . . . . .	500—600	"

Провода: Ж—желтый, З—зеленый, К—красный, Ч—черный, ЖК—желтый с красной ниткой, ЖЧ—желтый с черной ниткой, ЗК—зеленый с красной ниткой, ЧЖ—черный с желтой ниткой, Бр—бронированный.

#### В НОМЕРЕ:

	Стр.
Верховные Советы Грузии и Армении . . . . .	3
Оправдаю доверие народа . . . . .	6
Н. З. — Подготовить авто- транспорт к уборке уро- жай . . . . .	8
Крепите ряды Осоавиахима . . . . .	11
Президиум ЦС Осоавиахима о журнале «За рулем» . . . . .	13
Д. М. — Нет инцидентов . . . . .	13
И. ДУН. — Не закреплены первые успехи . . . . .	14
Под видом слушателей осо- авиахимовских кружков . . . . .	15
Шоферы-стахановцы П. РО- ЗАНОВ и Г. ОХОТНИ- КОВ. — Стахановская ра- бота привела к победе . . . . .	17
Проф. Е. ЧУДАКОВ. — Кино- курс по подготовке шо- феров . . . . .	19
Майор М. СРЕДНЕВ. — Совре- менные танки и их при- менение в армиях . . . . .	21
Всесоюзная стрелковая спар- такиада народов СССР . . . . .	25
Торжественный выпуск ин- женеров-командиров . . . . .	25
Д. ВОЛЬФ. — Две основные задачи в работе треста «Мостаксомотор» . . . . .	26
Обменяемся опытом гара- жей . . . . .	27
Письма читателей . . . . .	29
Хроника . . . . .	29
Техническая консультация . . . . .	31

#### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редаклат ЦС Осоавиахима.  
Адрес редакции: Москва, 6,  
1-й Самотечный пер., 17.  
Уполн. Главлитм Б—37173.  
Техред. В. Опальков.  
Зак. т. 11-а. Тир. 107 000  
Вум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист  
Колич. зн. в 1 бум. листа 202 700  
Журнал выдан в наб. 19/VI 1938 г.  
Подпис. к печати 20/VII 1938 г.  
Присутств. к печати 21/VII 1938 г.  
Типография и полиграфия  
Гослитиздата.  
Москва, 1-й Самотечный, 17.

Завод "АВТОПРИБОР" имеет в продаже

## **РАЗРЕЗНЫЕ ПРИБОРЫ АВТОМОБИЛЬНЫЕ**

являющиеся учебными пособиями  
для автошкол и курсов шоферов.

**С ЗАКАЗАМИ ОБРАЩАТЬСЯ:**

г. Владимир Ивановской области  
"Автоприбор" — отдел связи

## **АВТОПОЛИРОВОЧНАЯ ЖИДКОСТЬ**

для придания блеска кузовам М-1 и ЗИС-101 изготовляет производственная артель "РЕАПЛАСТ" г. Москва, ул. Разина 3, пом. 73.

**ТРЕБУЙТЕ АВТОПОЛИРОВОЧНУЮ ЖИДКОСТЬ** производственной артели "РЕАПЛАСТ" во всех магазинах, торгующих автопринадлежностями и химико-москательными товарами.

Цена 30 коп.

M4794

36

13

g