

ЗА РУЛЕМ



О ДНЕ ВЫБОРОВ

В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СССР

На основании постановления Чрезвычайного VIII Съезда Советов и ст. 72 „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ об установлении дня выборов в Верховный Совет СССР не позднее, чем за два месяца до срока выборов и в нерабочий день, Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

1. Назначить выборы в Верховный Совет СССР НА 12 ДЕКАБРЯ 1937 ГОДА.

2. Объявить начало избирательной кампании по выборам в Верховный Совет СССР с 12 октября 1937 года.

Председатель Центрального Исполнительного
Комитета СССР М. КАЛИНИН,

За секретаря Центрального
Исполнительного Комитета СССР
Член Президиума ЦИК СССР А. АНДРЕЕВ.

Вся страна с величайшим воодушевлением готовится к выборам в Верховный Совет СССР.

Достоинo встретим исторический день 12 декабря! Изберем в Верховный Совет СССР лучших сынов нашей родины, людей, беззаветно преданных делу Ленина—Сталина, делу коммунизма!

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СОСТАВА ЦЕНТРАЛЬНОЙ ИЗБИРАТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ ПО ВЫБОРАМ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СССР

На основании ст. ст. 34 и 35 „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“, Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет утвердить Центральную избирательную комиссию по выборам в Верховный Совет СССР в составе следующих представителей общественных организаций и обществ трудящихся:

Председатель Центральной избирательной комиссии Москатов Петр Георгиевич — от Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов.

Заместитель председателя Центральной избирательной комиссии Шмидт Отто Юльевич — от Профессионального союза работников высшей школы и научных учреждений.

Секретарь Центральной избирательной комиссии Маленков Георгий Максимилианович — от Профессионального союза работников политико-просветительных учреждений.

Члены Центральной избирательной комиссии:

Хрущев Никита Сергеевич — от Московской коммунистической организации,

Угаров Александр Иванович — от Ленинградской коммунистической организации,

Мехлис Лев Захарович — от коллектива работников газеты „Правда“,

Шолохов Михаил Александрович — от Союза советских писателей,

Косарев Александр Васильевич — от Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи,

Горшенин Павел Сидорович — от Центрального Совета общества содействия обороне и авиационно-химическому строительству СССР (Осоавиахим),

Шаповалова Татьяна Петровна — от колхозников колхоза „Большевик“, Воронежской области,

Колесник Николай Филиппович — от рабочих, служащих и инженеров Харьковского тракторного завода,

Симонженкова Матрена Кузьминична — от рабочих, служащих и инженеров фабрики им. „Октябрьской Революции“,

Шаповалов Евдоким Илларионович — от колхозников колхоза „Новый Мир“, Краснодарского края,

Евтушенко Дмитрий Матвеевич — от Киевской коммунистической организации,

Юсупов Усман — от Узбекской коммунистической организации.

Председатель Центрального Исполнительного
Комитета СССР М. КАЛИНИН.

За секретаря Центрального Исполнительного Комитета СССР

Член Президиума ЦИК СССР А. АНДРЕЕВ.

Двадцать лет

Двадцать лет отделяют нас от Октябрьских дней 1917 года, когда Великая социалистическая революция положила начало новой эпохе развития человечества. Рабочий класс России, под руководством своей боевой партии, партии Ленина — Сталина, став во главе всего трудящегося народа, сбросил власть капиталистов и помещиков и установил на одной шестой части земного шара советскую власть.

Впервые в истории человечества на огромной территории России была до основания разрушена государственная машина угнетения, эксплуатации и подавления огромных масс трудящихся ничтожной кучкой привилегированных эксплуататоров. Навсегда победила советская власть, — эта государственная форма диктатуры пролетариата, класса-вождя всех эксплуатируемых и угнетенных.

14 капиталистических держав обрушились на страну победившей революции и с первых дней ее до конца 1920 года — сначала Красная гвардия, а затем Красная армия рабочих и крестьян отбивалась от этого нашествия в самых тяжелых условиях разрухи и голода.

Героическая борьба закончилась победой революции. Вооруженные силы классовых врагов были разбиты. Интервенты отброшены за пределы страны. Под руководством большевистской партии была выкована такая могучая сила, которую не удалось одолеть врагу. В основе этой могучей всепобеждающей силы был союз рабочих и крестьян.

С каждым новым годом крепла диктатура пролетариата, крепла смычка пролетариата с беднейшим крестьянством. Теснее и прочнее становился союз с середняком.

Партия твердо и неуклонно выполняла завет Ильича о союзе с крестьянством. Все надежнее становилась связь города с деревней. Рабочий класс входил в непосредственный контакт с деревней, шефствовал над нею, помогал ей. Нелегко это было дело. Сказывался еще тяжелый кошмар проклятого прошлого — унаследованные от царизма соха, трехполка, невежество, молебны вместо борьбы за овладение природой.

Но постепенно преодолевались все эти трудности, вызывавшие у паникеров неверие в возможность построения социализма. В деревню внедрялись создаваемые рабочими усовершенствованные сельскохозяйственные орудия. Появились тракторы, комбайны, автомобили.

Кто не помнит, как Ленин мечтал о том, чтобы бросить в деревню 100 тысяч тракторов, уверенный, что это обеспечит поворот среднего крестьянства к коммунизму! Теперь под руководством партии мечта Ильича осуществлена. В 1927—1928 гг. было выпущено сельскохозяйственных машин на 140 млн. руб., в 1936 г. — на 1 млрд. На 1 августа этого года машинно-тракторные станции имели 356,8 тыс. тракторов.

В результате огромной работы партии и рабочего класса мелкое, отсталое, распыленное на миллионы единиц крестьянское хозяйство превратилось в крупное, технически оснащенное коллективное хозяйство, объединяющее к настоящему времени 93% всех крестьянских хозяйств. Это новое социалистическое наступление сопровождалось разгромом бешено сопротивлявшегося кулачества — последнего капиталистического класса, ликвидированного на базе сплошной коллективизации.

Строя под руководством партии новую жизнь, люди перестраивают и самих себя. Товарищ Сталин сказал: «Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса. И чудесами полна теперь вся наша жизнь. Стахановское движение на фабриках, заводах, колхозах, все растущее, ширящееся, углубляющееся, стало новым источником могущества СССР».

«Стахановское движение, — говорил на I Всесоюзном совещании стахановцев руководитель московских большевиков т. Хрущев, — это огромный подъем широчайших масс рабочих и трудящихся, это штурм старых методов работы на всех участках нашего великого социалистического строительства, это выкорчевывание остатков капитализма в сознании людей, это рост нового, социалистического сознания рабочего Советской страны, который понимает, что он работает на себя, на свое государство, на свою прекрасную родину».

Передовые участники этого штурма — Стаханов, Кривонос, Сметанин и многие другие — новые замечательные советские люди.

Враженное партией в массах социалистическое сознание привело к великим победам. Челюскинцы, бесстрашно пролагавшие путь по Северному мор-

скому пути и после гибели судна спокойно перешедшие на льдину, в уверенности, что партия позаботится об их спасении; Водопоьянов, Молоков и другие летчики, которые преодолели тяжелые условия Арктики и спасли челюскинцев, вдохновленные директивой товарища Сталина; Шмидт со своими сподвижниками, завоевавшими Северный полюс; Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов, на год оставшиеся для большой научной работы на дрейфующей льдине; две отважные тройки — Чкалов, Байдуков, Беляков и Громов, Юмашев, Данилин, проложившие впервые воздушный путь из столицы СССР через Северный полюс в Америку — таковы герои нашей страны, изумляющие весь мир своими подвигами. Всех их не перечислить. Все эти люди выращены товарищем Сталиным и его соратниками, осуществляющими указание вождя: «Людей надо заботливо и внимательно выращивать, как садовник выращивает облюбванное плодородное дерево».

Пионерка Мамлякат, награжденная орденом Ленина, — первая по учебе в своей школе и первая по сбору хлопка; доярка-орденоноска, осознавшая значение своей работы; бригадиры-стахановцы фабрик и полей; пограничники, следящие за безопасностью страны; красноармейцы, героически защищающие страну от налетов истребителей; наркомундельцы, решительно расправляющиеся с диверсантами; шпионами, вредителями, террористами; ученые, открывающие перед человечеством новые горизонты; музыканты, не знающие равных в мире; инженеры, пролагающие новые пути в нашей технике; учителя, несущие свет знания в самые отдаленные уголки нашей страны, — все это новые люди, выращенные партией Ленина — Сталина.

Исчезает постепенно рубеж между городом и деревней. Стираются грани между работниками физического и умственного труда. Это — длительный и трудный процесс, но с каждым днем он идет все быстрее и быстрее.

В течение 20 лет разноплеменный советский народ, спаянный в одно неразрывное целое учением Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина, построил социализм и борется за осуществление мечты многочисленных поколений — за коммунизм. Нет господствующих наций. Нет угнетенных народностей. Все трудящиеся, без различия национальностей, — это единая семья строителей социализма.

В СССР уже нет вопроса: «кто кого». Этот вопрос решен окончательно. В стране Октября нет частного капитала, нет эксплуатации. И хотя небольшие остатки враждебных классов пытаются еще вредить нам, но их лесенка сбита. Достигнута великая цель, к которой звал рабочий класс Ленин: «Создать социализм, уничтожить деление общества на классы, сделать всех членов общества трудящимися, отнять почву у всякой эксплуатации человека человеком». Эта великая цель осуществлена под руководством партии, и ее осуществление привело к необычайному расцвету страны.

Довоенный уровень народного хозяйства превзойден в 8 раз. В промышленности и в сельском хозяйстве безраздельно господствующей системой является социалистическая форма производства. Колхозы агитируют сами за себя. Лозунг вождя народов товарища Сталина — «сделать колхозы большевистскими, а колхозников зажиточными» — превратился в живую действительность.

Растет и культурный уровень населения. Число учащихся в начальных, неполных и средних школах превышает 37,5 млн. В наших вузах и втузах — больше полумиллиона учащихся. Нет страны, которая могла бы в этом сравниться с нами. СССР занял первое место в мире по народному просвещению.

Некультурная, безграмотная Русь превращена в передовую культурную страну. Библиотеки, музеи, парки культуры и отдыха, театры, кино — все культурные учреждения — в полном распоряжении населения. Не только в городах, но и в деревне из года в год растет число яслей, детских садов, больниц, родильных домов.

«Спасибо товарищу Сталину за счастливую жизнь!» — раздается на всех языках, во всех концах нашего необъятного Союза.

Двадцать лет назад был нанесен смертельный удар классам-угнетателям, жившим за счет труда и страданий народных масс. Великим плугом революции был снят и отброшен «верхний» слой, который словно могильный камень давил на «нижний», забитый слой, сковывал и душил его творческие жизненные силы.

Вожди трудящихся масс — Ленин и Сталин — вырастили новых, всепобеждающих строителей социализма, для которых труд является делом чести, делом доблести и героизма. Сопоставление 1917 года с 1937 годом показывает всю мощь творческих сил советского народа, освобожденного от ярма капитала.

Ленин, Сталин и их соратники все свои планы и действия строили на вере в массы. И массы под их руководством пришли к социализму, решительно отбросив капитулянтов «слева» и «справа», троцкистов, зиновьевцев, бухаринцев, изменивших родине в великие Октябрьские дни и впоследствии пре-

вратившихся в фашистскую банду шпионов, диверсантов, вредителей и убийц. Убийство Сергея Мироновича Кирова — пламенного трибуна, любимаца масс, убийство рабочих, красноармейцев, гнусные вредительства на фабриках и заводах, на шахтах и железных дорогах, на колхозных полях и во многих культурных учреждениях — дело их грязных, поганых рук. Вред нанесен. Вред большой. Но бдительность, к которой неуклонно призывает партия и ее великий вождь, овладение большевизмом, дающее возможность легче распознавать врага, кипящая ненависть народа к врагам, — все это обеспечивает решительную ликвидацию этой банды шпионов и последствий их гнусной работы.

С каждым нашим шагом вперед, с каждым нашим успехом озлобление классового врага усиливается. Капиталистическое окружение, конечно, не прекратит своих козней; оно вновь и вновь будет пытаться засылать вредителей, диверсантов, шпионов и убийц в Советский Союз, в наши советские и партийные организации. Но все граждане Советской республики настроились и никакие ухищрения не спасут ни одного из врагов и их слуг от позорной участи виновневых и пятаковых. Все граждане нашей страны вступят в новое десятилетие революции под знаком усиленной, неусыпной бдительности, с твердым решением искоренить врага, добить его до конца и под водительством партии и великого Сталина продолжать победное шествие к коммунизму.

На Чрезвычайном VIII Всесоюзном съезде советов 25 ноября 1936 года товарищ Сталин, говоря об основных особенностях советской Конституции, сказал: «Наше советское общество добилось того, что оно уже осуществило в основном социализм, создало социалистический строй, т. е. осуществило то, что у марксистов называется иначе первой или низшей фазой коммунизма».

Это — итог пройденного за двадцать лет пути, подведенный великой Сталинской Конституцией, самой демократической в мире конституцией, каждая статья которой является «регистрацией и законодательным закреплением того, что уже добыто и завоевано на деле».

Право на труд, на отдых, право на материальное обеспечение в старости, право на образование, уравнение женщины в правах с мужчиной во всех областях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни, равноправие граждан независимо от их национальности и расы, свобода слова, печати, собраний и митингов, свобода уличных шествий и демонстраций, неприкосновенность личности, жилища — все это гарантировано законом и полностью реализовано на деле.

С огромным энтузиазмом народы Советского Союза встретили постановление Центрального Исполнительного Комитета СССР о назначении выборов в Верховный Совет на 12 декабря 1937 года.

Радость, охватившая всех трудящихся, единое стремление выбрать в Верховный Совет лучших партийных и непартийных большевиков, людей, горячо преданных великому делу Ленина — Сталина, ярко демонстрируют безграничную любовь советского народа к своей прекрасной родине.

12 декабря трудящиеся Советского Союза встретят как великий всенародный праздник — итог двадцатилетней борьбы и побед социалистической революции.

Великая Сталинская Конституция показывает зарубежному пролетариату, чего может достигнуть рабочий класс, когда сбросит с себя иго капитала и возьмет власть в свои руки.

Окрыленные нашими успехами трудящиеся капиталистических стран с каждым годом поднимают все выше и выше знамя Октября, знамя Ленина — Сталина. Многие из борцов гибнут в этой схватке с еще сильными классовым врагом, гибнут на плахе, в тюрьмах, в концентрационных лагерях. Многим приходится искать убежища в социалистическом отечестве всех трудящихся — в СССР.

Право убежища у нас — не та милость, какая иногда оказывается капиталистическими государствами и отнимается по усмотрению того или другого полицейского сатрапа. «СССР, — гласит статья 129 Конституции, — предоставляет право убежища иностранным гражданам, преследуемым за защиту интересов трудящихся, или научную деятельность, или национально-освободительную борьбу».

Такой статьи ни в одной конституции капиталистических стран нет и быть не может. Она является результатом той крепкой связи, какая существует между трудящимися страны Октября и их братьями по классу в странах капитала.

Владимир Ильич указывал на необходимость того, чтобы победившая страна «проводила максимум осуществимого в одной стране для развития, поддержки, пробуждения революции во всех странах».

Между зарубежным пролетариатом и рабочим классом нашей страны установилась взаимная связь, взаимопомощь. В тяжелые времена гражданской войны зарубежный пролетариат оказывал действительную помощь нашей стране.

Когда чувствующий свою приближающуюся гибель мир капитала готовится вновь обрушиться войной на нашу страну, пролетариат всего мира бурными протестами отвечает на эти поплзновения.

«... Не только Октябрьская революция, — говорил товарищ Сталин, — нуждается в поддержке со стороны революции других стран, но и революция этих стран нуждается в поддержке со стороны Октябрьской революции для того, чтобы ускорить и двинуть вперед дело свержения мирового империализма».

Интернациональная солидарность крепнет с каждым годом, с каждым месяцем. Все борющиеся с фашизмом находят могучую поддержку в нашей стране.

«Теперь, — сказал товарищ Сталин в докладе на Чрезвычайном VIII съезде советов, — когда мутная волна фашизма оплевывает социалистическое движение рабочего класса и смешивает с грязью демократические устремления лучших людей цивилизованного мира, новая Конституция СССР будет обвинительным актом против фашизма, говорящим о том, что социализм и демократия непобедимы. Новая Конституция СССР будет моральной помощью и реальным подспорьем для всех тех, кто ведут ныне борьбу против фашистского варварства».

Все народы, ведущие борьбу с фашизмом, чувствуют эту помощь и подспорье. Германский и итальянский фашизм, буйствующий в Испании, в бешеной злобе грезит о том времени, когда ему можно будет также предавать разрушению города и деревни нашей страны. Жалкие потуги чувствующего приближение своей гибели фашизма разбиваются отвердую скалу непрерывно растущего могущества нашей социалистической родины — социалистического отечества трудящихся всего мира. Но банкроты, именно потому, что они банкроты, решаются на шальные и гибельные для них же шаги. Опасность войны в настоящее время ясна для всех. «Война может вспыхнуть неожиданно. Ныне войны не объявляются. Они просто начинаются» (Сталин).

Это сознают все граждане нашей республики. Сознают и то, что международный фашизм стремится главным образом к войне против страны социализма. Но это ни в ком не вызывает ни паники, ни сомнения.

«Мы, большевики, ученики Ленина и Сталина, — сказал вождь славы Красной армии, первый маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов, — никогда не сомневались в нашей конечной победе. Теперь, когда силы наши удесятенрились, мы вовсе и не ставим вопроса, победим ли мы врага или нет. Победим, безусловно. Сейчас не в этом уже дело. Сейчас вопрос ставится так: какой ценой, какими усилиями, какими жертвами мы победим? Я лично думаю, — так думает товарищ Сталин, так думает товарищ Орджоникидзе, весь наш ЦК и правительство, — что мы должны победить врага, если он осмелится на нас напасть, малой кровью, с затратой минимальных средств и возможно меньшего количества жизни наших славных бойцов».

Именно так и будет. Если враг решится начать войну с нами, то эта война «наверняка развяжет революцию и поставит под вопрос само существование капитализма в ряде стран, как это имело место в ходе первой империалистической войны» (Сталин).

Великий Советский Союз, празднующий свое двадцатилетие, озаренное светом Сталинской Конституции, показал всему миру, во что может превратиться страна, избавившись от капитализма.

Ф. Кон

Под знаменем партии Ленина — Сталина, под знаменем Сталинской Конституции, во главе всего народа победоносный рабочий класс пришел к великим праздникам — 20-летию Октябрьской социалистической революции и выборам в Верховный Совет Союза ССР.

СДЕЛАНО В СССР

MADE IN USSR

Первая советская организация по ремонту и производству автомобилей — Главное управление государственных заводов, созданное в 1918 г., располагало тремя автомобильными мастерскими. Сейчас к XX годовщине Октябрьской революции мы имеем мощную автопромышленность — три автомобильных завода-гиганта, один автосборочный, двенадцать заводов по изготовлению автотракторных запасных частей и десятки смежных предприятий, производящих электрооборудование, арматуру, шины, стекло, кузова и т. п.

Оппортунисты пророчили, что задача автомобилизации СССР нам не по плечу, что при создании мощной автопромышленности мы встретимся с непреодолимыми трудностями. История зло посмеялась над оппортунистами всех мастей. Большевики эту задачу разрешили с успехом и в короткий срок, лишний раз подтвердив, что «нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять» (И. Сталин).

В первые годы после революции увеличение действующего автомобильного парка происходило главным образом за счет ремонта старых машин, извлекавшихся с автомобильных кладбищ. Для самых неотложных нужд приходилось импортировать автомобили из-за границы. В результате, ходовой автопарк СССР к началу первой пятилетки вырос до 18 700 машин, из которых около 8 тыс. были грузовые.

Когда в начале первой пятилетки Советский Союз приступил к подведению мощной технической базы под все отрасли народного хозяйства, естественно, встал вопрос и об автомобильной промышленности. Важно было

дать стране в кратчайший срок доброкачественные автомобили и, в первую очередь, грузовые для нужд строительства и всего народного хозяйства.

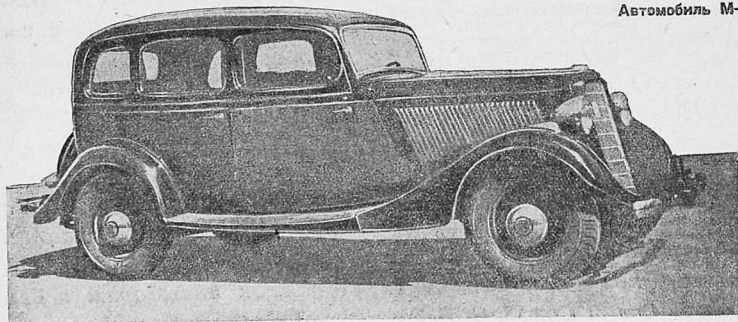
В целях скорейшего выполнения этой задачи были выбраны лучшие иностранные конструкции (американские автомобили Форд и «Автокар») и поставлены на производство в Советском Союзе.

Большевистские темпы автостроения лучше всего видны на примере строительства Горьковского автозавода им. Молотова. В 1929 г. было приступлено к подготовке заводской площадки на берегу реки Оки, там, где была деревня Монастырка, а уже 1 января 1932 г., в установленный правительством срок, завод-гигант был построен. Товарищ Сталин в своем приветствии строителям завода писал: «Будем надеяться, что автозавод сумеет в скором времени дать стране тысячи и десятки тысяч машин, необходимых для нашего народного хозяйства, как воздух, как вода». Эта надежда давно осуществилась. Производственная программа Горьковского автозавода достигает ныне 510—520 автомашин в день!

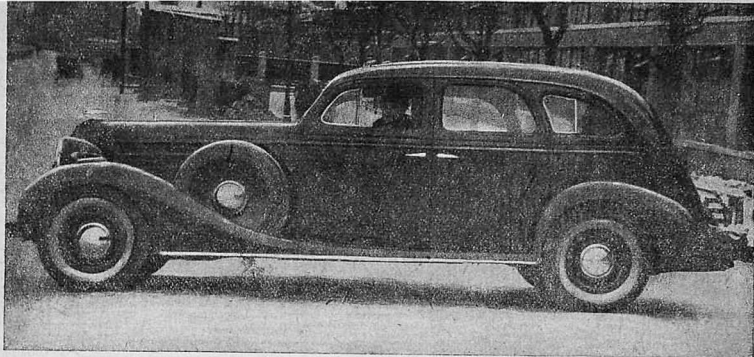
Вместо АМО, завода полукустарного типа, недостроенного русскими капиталистами, в годы первой пятилетки вырос образцовый завод-гигант — московский автозавод имени Сталина. Производственная программа этого завода доведена сейчас до 250 автомобилей в день.

Вместо тыловой авторемонтной мастерской в Ярославле создан автозавод тяжелых грузовиков и троллейбусов.

Первый тур автомобилизации страны был в основном периодом использования амери-



Автомобиль М-1



Легковой автомобиль ЗИС

канской техники. Но и тогда уже советские конструкторы, профессора и инженеры работали над созданием собственных конструкций автомобилей. Был усовершенствован первенец советской автомобильной промышленности АМО-Ф-15, сконструированы и построены советские вздоходы, оказавшиеся лучше заграничных, газогенераторы для дров и угля, дизели, специальные кузова и т. д. и т. п.

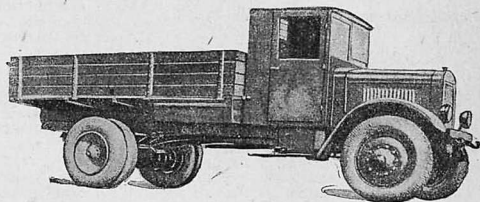
Вторая пятилетка явилась вторым туром автомобилизации СССР. Наша автопромышленность, освоив заграничные конструкции, совершенствует их и создает уже советские конструкции автомобилей.

Горьковский автозавод им. Молотова с 1936 г. перешел на производство комфортабельных лимузинов советской марки «Молотовец-1» (М-1).

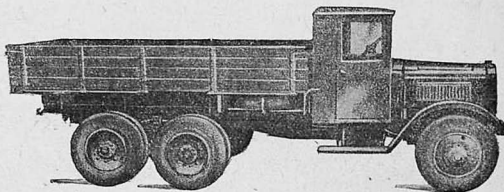
Вслед за М-1 появились обтекаемые мощные восьмилитровые легковые автомобили высшего класса—ЗИС-101, производства московского автозавода им. Сталина.

Основным по выпуску у нас является полугорючий автомобиль ГАЗ-АА, широко известный во всех уголках нашей необъятной родины. Горьковский автозавод производит в настоящее время до 425—460 грузовиков в день.

В декабре 1933 г. московский автозавод им. Сталина приступил к производству трех-



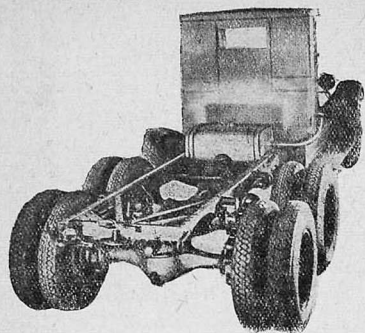
Грузовик ЯГ-4



Трехосный автомобиль ЯГ-10

тонных грузовых автомобилей марки ЗИС-5, более совершенных и мощных, чем американский «Автокар» (АМО-2 и АМО-3).

Завод им. Сталина идет дальше, совершенствуя этот тип грузовика. Сейчас он будет выпускаться с закругленным радиатором и с обтекаемой шоферской кабиной.



Шасси трехосного автомобиля ЗИС-6

Для удовлетворения потребностей растущего грузооборота наш автопарк должен иметь достаточное количество тяжелых грузовиков. Ярославский автозавод выпускает основную модель — пятитонный грузовой автомобиль ЯГ-4.

Наличие трех осей у автомобилей обеспечивает им ряд преимуществ перед обычными двухосными автомобилями как в смысле повышения проходимости по плохим дорогам и бездорожью, так и в смысле повышения грузоподъемности, уменьшения износов и повреждений дорожного полотна. Отсюда ясно, какое большое значение в наших условиях

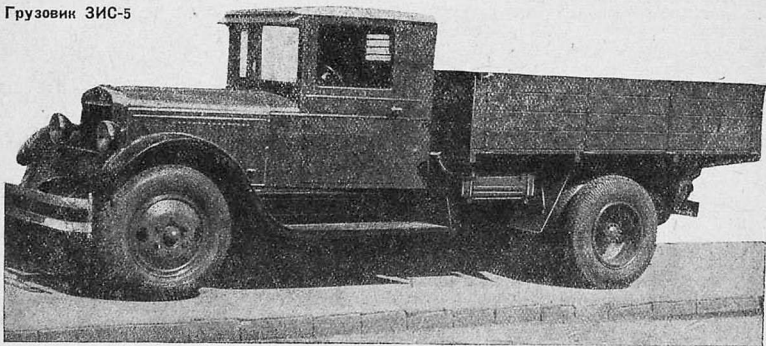
имеют трехосные грузовые автомобили. Трехосные автомобили производятся у нас трех типов — ГАЗ-30, ЗИС-6 и ЯГ-10.

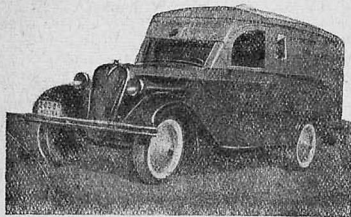
Проблема замены современного карбюраторного автомобильного двигателя таким двигателем, который потребляет бы вместо бензина другие виды горючего, приобретает для нас первостепенное значение. Из всех опытов в области подыскания новых автомобильных двигателей наиболее удачными пока следует признать работы по приспособлению для автомобилей дизеля и газогенератора. Газогенераторы получили у нас распространение на автомобилях ГАЗ-АА — газогенераторный автомобиль ГАЗ-НАТИ и на ЗИС-5 — газогенераторный автомобиль ЗИС-13. Максимальная скорость газогенератора ЗИС-13 свыше 50 км/час при расходе топлива 80—85 кг дров на 100 км пробега и радиусе действия — 90 км с одной загрузкой топлива.

Большую роль в нашей стране играют внутригородские и загородные пассажирские перевозки. Автобусные сообщения применяются в 130 городах Союза, и автобусный парк имеет в своем составе тысячи автомашин. Автобусы выпускают Горьковский автозавод, завод им. Сталина и ряд мелких кузовных заводов. Основным типом автобуса является ЗИС-8, представляющий собой двухосный 28-местный автобус.

Более совершенным является новый, подготавливаемый к серийному выпуску, 24-местный автобус ЗИС, который на 270 мм длиннее автобуса ЗИС-8, имеет кузов обтекаемой формы и предоставляет пассажирам несравненно большие удобства. Автобус предназначен для дальних поездок, имеет откидывающиеся спинки кресел, багажники и т. д. и по

Грузовик ЗИС-5





Хлебный автофургон

удобствам и красоте не уступает современным американским автобусам.

Когда фундамент советской автомобильной промышленности был крепко заложен, у нас возникло новое производство — производство специальных автомобилей.

Бурно развивающееся народное хозяйство нашей социалистической родины создает все предпосылки для рентабельного и широкого применения специальных автомобилей во всех его областях. Масштабы применения специальных автомобилей уже сейчас в ряде случаев превышают соответствующие масштабы капиталистических стран (например по применению специальных хлебных и изотермических автофургонов).

После решения ноябрьского пленума ЦК ВКП(б) в 1934 г. об отмене карточной системы на хлеб и другие продукты были приняты меры к расширению и оснащению торговой сети. Большую роль в этом сыграло применение хлебных и изотермических (для скоропортящихся продуктов) автофургонов.

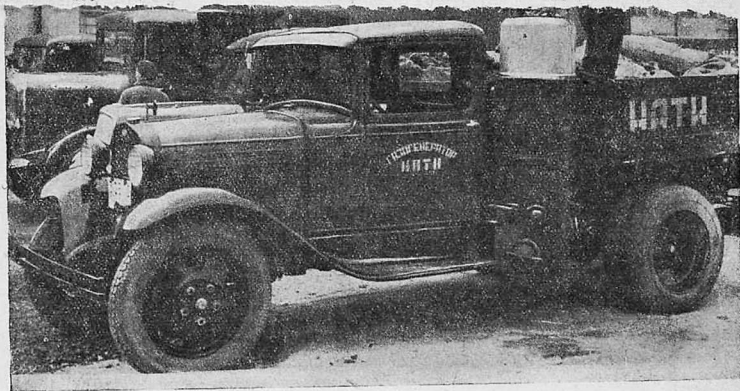
Удачное сочетание хорошей внешней отделки и механизированного внутреннего оборудования характеризуют хлебные автофургоны на шасси ГАЗ-АА.

Другим типом специального автомобиля, обслуживающего нужды советской торговли и пищевой промышленности, является изотермический автомобиль на шасси ЗИС-5 для перевозки колбасных изделий и расфасованного мяса.

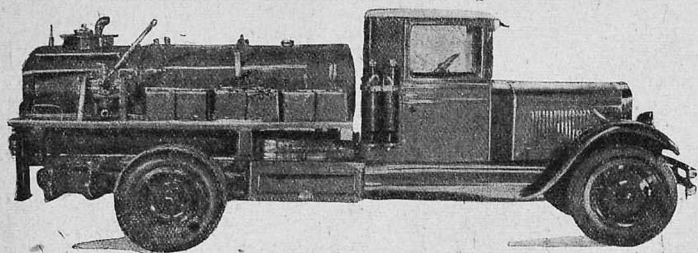
Расширение советской культурной торговли и необходимость всемерного приближения товаров к потребителю поставили новую задачу — организовать развозную торговлю. Наш специальный автопарк уже насчитывает большое количество автомагазинов на шасси ГАЗ-АА и ЗИС-5.

Транспортировка жидких грузов, главным образом нефтепродуктов, осуществляется у нас автоцистернами производства Ленинградского завода «Промет». Эти цистерны на шасси ЗИС-5 имеют емкость 3 тыс. л, обеспечивают пожарную безопасность при транспортировке и снабжены насосом для механической заправки и раздачи жидкости.

В современной пожарной технике широкое применение получили автомобили, служащие для перевозки пожарных команд и оборудования. Советские пожарные автомобили на



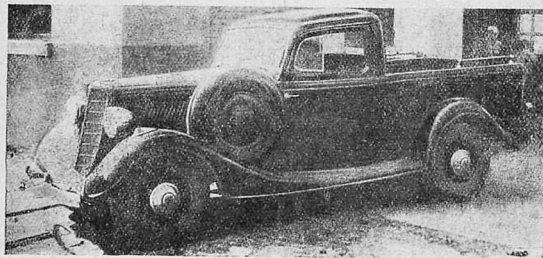
Газогенераторный автомобиль ГАЗ-НАТИ



Автомобиль-цистерна



Автомагазин



Пикар М-1

товарищ Сталин особо отметил необходимость механизации тяжелых процессов труда, указав, что механизация является той «новой для нас и решающей силой, без которой невозможно выдержать ни наших темпов, ни новых масштабов производства». Программа социалистического строительства, связанная с созданием огромных грузовых потоков, создает условия, при которых ручной труд по погрузке и разгрузке грузов становится совершенно недостаточным и может неизбежно привести к большому разрывам между объемом грузооборота в стране и темпами его переработки.

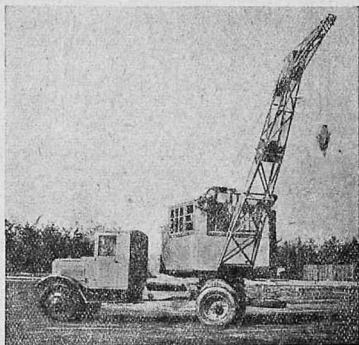
Не требуется подробных экономических подсчетов, доказывающих целесообразность широкого внедрения в хозяйство самосвалов. У нас самосвалы получили огромное применение в строительстве канала Москва—Волга, метрополитена, мостов, Дворца советов и т. д. К основным трем типам грузовиков производятся кузова-самосвалы: к автомобилю ГАЗ-АА — самосвал ГАЗ-С1, к автомобилю ЗИС-5 — трехсторонний самосвал и к ИЛ-4 — самосвал ЯС.



Самосвал ЯС

Наравне с самосвалами получают применение также и автокраны, монтируемые на тяжелых пятитонных грузовиках ЯГ-4.

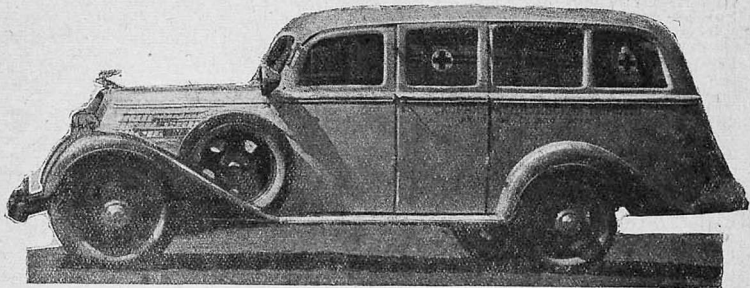
В журнальной статье нет возможности хотя бы кратко перечислить все типы стандартных и специальных автомобилей, которые выпускаются нашими заводами. Горьковский автозавод выпустил опытные образцы и подготавливает к производству новый шестици-



Автокран

С каждым новым днем мы узнаем, что осваиваются все новые типы специальных автомобилей.

Автопромышленность СССР растет с



Автомобиль «Скорая помощь»

линдровый 85-сильный двигатель, предназначенный в первую очередь для легковых автомобилей и во вторую — для грузовиков. Московский автозавод им. Сталина проводит работу по модернизации грузовых автомобилей, увеличивая мощность, тоннаж и улучшая их внешний вид. Ярославский автозавод готовит несколько типов более совершенных автомобилей большой грузоподъемности и новые низкорамные автобусные шасси.

каждым днем, являясь одним из факторов мощи победившего социализма.

Острая бдительность, непримиримость партийных и непартийных большевиков к врагам народа, решительное разоблачение и ликвидация троцкистско-бухаринских шпионов, еще до конца не выкорчеванных из нашего социалистического хозяйства, намного ускорят темпы роста автопромышленности, еще более повысят качество ее работы.

Четыре победы

А. ИВИЧ

1916 год

Русский генеральный штаб совершенно не представлял себе, что автомобиль — реальная военная сила. Обнаружилось это в первые же месяцы войны. Враг, обладавший солидной автомобильной базой, имел возможность быстро подтягивать подкрепления, в короткий срок устанавливал связь с тылом и своевременно доставлял боевые припасы и продовольствие на позиции.

Русское автостроение в тот период находилось в жалком состоянии. Точнее — его вовсе не было. Около десятка фирм пытались до войны наладить выпуск автомобилей, но дело это неизменно кончалось крахом, хотя промышленники ставили перед собой весьма скромную задачу: изготовление лишь некоторых, сравнительно не сложных частей, и главным образом, сборку автомобилей из заграночных деталей. Даже и эта задача оказалась не по плечу Руссо-Балту, Вромлею, Лесснеру и нескольким другим крупным заводам, бравшимся за ее решение.

Производственная культура в России значительно отстала от Западной Европы и Америки. Организация и технология производства, связанного с большим количеством деталей, представляли непреодолимые трудности для русского капитализма.

Но была и еще одна причина срыва всех попыток — для современного читателя достаточно неожиданная: отсутствие спроса на автомобиль.

Так же, как 70 лет назад официальная Россия признала, что строить железные дороги в нашей стране «совершенно невозможно, очевидно бесполозно и во всяком случае невыгодно», так теперь, перед войной, русская буржуазия не могла понять, зачем ей грузовой автомобиль, когда есть железные дороги и лошади. Ей так же было невдомек, что автомобиль — реальная сила в современной промышленности и торговле, как для военного министерства, что автомобиль — обязательный предмет вооружения современной армии.

Но война началась и оказалось, что без автомобиля не обойтись. Правительство вступило в переговоры с промышленниками — как поскорее дать фронту автомобили. За дело взялся один из крупнейших представителей русской буржуазии, наживший огромные деньги на военных поставках, — С. Рябушинский.

В старом рабочем районе Москвы, на Симоновке, появились первые партии строителей. С непривычкой для той поры быстротой вырастали стены заводских корпусов. Был заключен договор с итальянской фирмой «Фиат», которая за предоставление технической помощи выговорила себе плату в 1 000 франков с каждой выпущенной машины. Таких кабальных условий Советскому Союзу не рискнула бы предложить ни одна солидная фирма. Но для старой России они не были чрез-

вычайными. Ведь почти все русское машиностроение зависело от иностранного инструмента и импортных деталей. Иностранный капитал не давал развернуться русской технической мысли, успехи которой могли ослабить его влияние на русский рынок. Русский капитал шел на поводу у иностранного.

Рябушинский, не достроив завод, начал выпускать автомобили по испытанному уже способу, — собирая их из присланных «Фиатом» деталей. Достроить завод, на постройку которого он получил огромные деньги от казны, Рябушинский не торопился. Конъюнктура менялась. В стране начиналась хозяйственная разруха, вызванная империалистической войной. Расплатный государственный и хозяйственный аппарат страны не мог приспособиться к потребностям военного времени. Рябушинскому было выгоднее спекулировать деньгами, полученными на постройку завода, чем продолжать строительство.

Февральская революция застала завод в состоянии развала. Выпуск автомобилей был прекращен. Корпуса остались недостроенными, оборудование было некомплектно, подорвано случайно.

В таком виде его получил победивший пролетариат.

1919 год

Шла гражданская война. Железнодорожный транспорт работал с перебоями. Разрушенное империалистической войной хозяйство с огромным напряжением восстанавливалось на участках, непосредственно связанных с фронтом. Автомобили были нужны, как хлеб. В условиях блокады, в условиях гражданской войны нечего было и думать о достройке цехов, о получении недостающего оборудования. И все же завод дал автомобили.

В прифронтовой полосе, на дорогах, в городах, стояли или лежали вверх колесами трупы автомобилей, разбитых снарядами, неумелыми шоферами, варварским обращением. Их подымали и везли на АМО. Из трех разбитых машин составляли две, а иногда только одну целую. На каждом шагу нужно было проявлять недюжинную изобретательность, чтобы скомбинировать целый автомобиль с наименьшими потерями. Были среди присланных на АМО новые автомобили с выбывшими из строя одной или несколькими деталями. На заводе были хорошие токари, фрезеровщики. Они начали делать недостающие детали.

Оборудование АМО, совершенно недостаточное для производства новых автомобилей, оказалось приспособленным для капитального ремонта. В стране были тысячи поломанных автомобилей. И хотя ни один автомобиль в годы гражданской войны не был построен, ни один не был куплен за границей — фронт автомобилей получал.

На АМО росли совершенно специфические кадры универсальных рабочих, инженеров, которые могли разобраться в конструкции автомобиля любой марки, сделать чертеж на недостающие части, изготовить их — сперва простые, потом более сложные.

Постепенно работники завода учились делать не один автомобиль из двух, а два из двух. Вместо «раздевания» одного автомобиля, чтобы использовать части, недостающие на другом, стали изготавливать эти части для обоих автомобилей — в том числе и сложные. Наладили алюминиевое литье, научились нарезать на универсальном фрезерном станке спиральные цилиндрические шестерни.

Амовцы достигли в ремонте виртуозного искусства.

Тысячи автомобилей, которые они ввели в строй в трудные годы гражданской войны, помогли быстрой победе над интервентами и белыми армиями.

В этом — первая заслуга рабочих завода перед страной.

В то же время ремонтная работа создала фундамент для начала советского автостроения. Этот фундамент — люди, научившиеся конструировать и изготавливать, хотя и кустарно, самые сложные детали автомобиля и научившиеся собирать автомобили из этих деталей.

1924 год

К 1923 г. кладбища автомобилей были расчищены. Кончались запасы даже совершенно разрушенных автомобилей, которые нужно было не столько ремонтировать, сколько строить заново. Именно на ремонте этих машин началось освоение самой трудной работы — автомобильного литья.

Приходилось думать о будущем завода. Естественно, что его будущим должно было стать создание новых автомобилей.

Вопрос о сбыте, на котором сорвались промышленники царской России, разумеется, не возникал в обновленной, жадно стремящейся к техническому прогрессу стране.

Но справится ли завод с производством — этот вопрос возникал. Ближайшее будущее должно было показать — по плечу ли эта задача молодым советским рабочим, инженерам, хозяйственникам: решено было строить на АМО новые автомобили.

В марте 1924 г. завод приступил к подготовительным работам.

На заводе появился лозунг — «Первые советские автомобили выпустить к 7-й годовщине Октябрьской революции». Это было очень смелый лозунг, если принять во внимание, что оборудование завода годилось больше для ремонтных работ, чем для выпуска новых автомобилей.

В кузнице стояли одноколонные молоты, весьма мало приспособленные для штамповки. В механических цехах не хватало самых нужных станков. Литейные не были приспособлены для отливки сложных деталей. Делали первые комплекты деталей и в то же время монтировали оборудование. За два месяца до Октябрьской годовщины еще не была пущена электропечь и — значит — не было стального литья. Пришлось поручить отливку заводу «Электросталь».

Коленчатые валы, которые надо было штамповать, изготавливали в механическом цеху холодной обработкой. Это была работа необычайной сложности и в то же время наредкость непрямодельная. Бусыгин теперь обрабатывает коленчатый вал меньше, чем в полминуты. АМО, на заре его под'ема, нужно было на эту обработку потратить несколько дней.

За десять дней до праздников еще не знали, будут ли готовы первые автомобили.



Первые автомобили АМО-Ф-15 в пробеге

Сборка деталей не ладилась. Приходилось наскоро изготавливать другие, подправлять, пригонять.

И все же автомобили были готовы в срок.

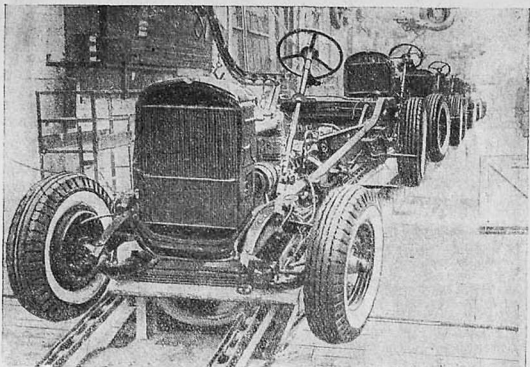
Они выехали на праздничную демонстрацию — десять ярко-красных грузовиков. Это были первые в нашей стране автомобили без единой иностранной детали.

Советские рабочие и инженеры справились с технической задачей, которая для заводов царской России была слишком сложна.

Эти десять красных грузовиков были второй заслугой завода перед страной. Как в годы гражданской войны амовцы дали первые автомобили для защиты родины от врагов, так теперь они дали первые автомобили для оправлавшегося от военной разрухи хозяйства.

1931 год

Шли годы. Годы, наполненные величественным историческим содержанием. Восстановлено было хозяйство нашей огромной страны, началось с непривычным даже для американцев размахом реконструкция промышленности. Первые десять грузовиков «АМО-Ф-15» стали далеким прошлым для завода. Амовцы выдержав экзамен на техническую и организационную зрелость, заработали право на превращение полукустарной мастерской для

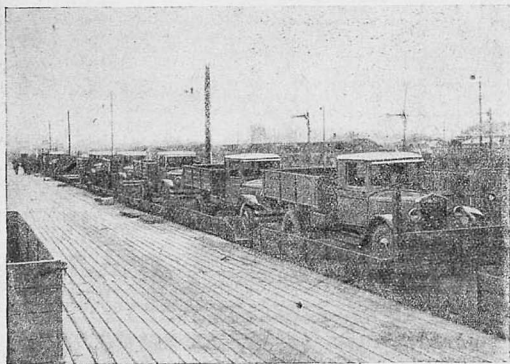


Конвейер легковых автомобилей ЗИС

изготовления автомобилей в настоящий автомобильный завод.

Уже несколько тысяч амовских грузовиков колесило по всем дорогам страны, когда завод был остановлен для реконструкции. Пора было покончить с темными тесными цехами, без всяких удобств для рабочих, — цехами, которые годились для Рябушинского, но не годились для советских условий труда. По той же причине пришлось забраковать некоторые проекты реконструкции, предложенные американцами. В спроектированных американцами цехах было бы не по-советски тесно. Там не было удобных душевых, столовых, помещений для красных уголков. Система вентиляции не гарантировала абсолютно здоровых условий труда. Пришлось внести много поправок в принципиально принятые проекты, для того чтобы создать здоровые условия труда для хозяев завода — его рабочих.

Только условно можно назвать реконструкцией то, что было сделано с заводом АМО. Основной капитал завода до революции составлял 4,5 млн. руб.; к 1929 г. он повысился до 8 млн. руб., а стоимость его после реконструкции — 100 млн. руб. В сущности на базе старого завода с его случайным подбором оборудования, на базе старых кадров — был построен



Грузовые автомобили готовы к отправке

новый завод, отражающий последние достижения американской техники, с первоклассными автоматическими станками, с литойной, какой не знает и большинство американских заводов, с мощными молотами, штампуемыми тяжелые детали.

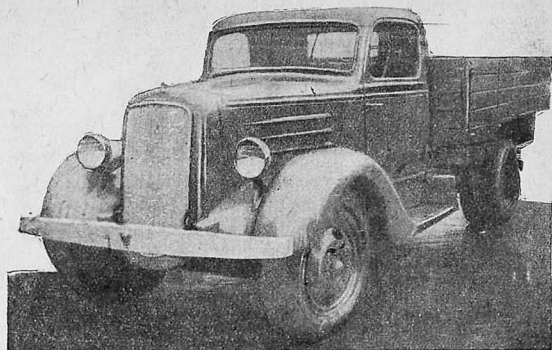
Залитые светом цехи. Заводской двор, совсем не похожий на двор. Это—скорее улицы большого города, в домах которого живут машины, — чистые озелененные улицы с широкими проездами.

В самом деле, разве в этом описании можно узнать старый АМО? Но это уже не АМО. Это завод имени

Сталина — первый автомобильный гигант нашей страны. Прежнее оборудование завода потонуло среди последних новинок американской техники. Зато старые амовцы, наладившие ремонт разбитых войной машин, выпустившие первые тысячи советских автомобилей, стали и основным ядром огромного коллектива рабочих завода им. Сталина.

Новые люди приходили на завод. У одних не было ни рабочих навыков, ни технических знаний. У других были знания, но не было опыта работы на заводе. Надо было их «переварить», — нных приучить к обращению со сложными станками, другим, звавшим, как подойти к машине, привить навыки, обеспечивающие высокую производительность. Здесь старые амовские универсалы сыграли громадную роль. Молодежь проходила через их руки. Сами они стали мастерами, стали наладчиками у потока.

Теперь понадобилась универсальность осо-



Новый грузовой автомобиль ЗИС

бого рода. Нужно было знать уже не десятки марок автомобилей, а десятки различных станков — и притом знать превосходно, во всех деталях, со всеми их особенностями и капризами. В поточной системе налажка станков по однородным группам оказалась неудобной. Надо было налаживать станки по потоку. Но это лишь временная мера. Одно из серьезных отличий советского конвейера от американского — в сознательной квалифицированной работе станочников. В идеале каждый станочник — наладчик.

20 октября 1933 г. сошли с первого советского автомобильного конвейера первые машины АМО-3.

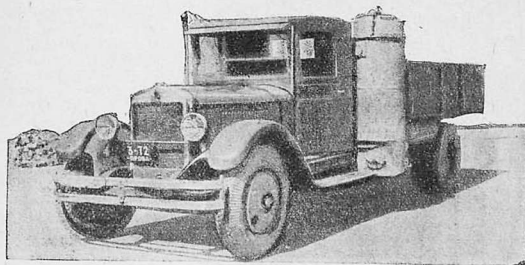
Завод уверенно набирал темпы.

Каждый день нарастал выпуск. Сперва 16 машин, через месяц—28, еще через месяц—40, через год—70.

Первая, третья, пятая, десятая, двадцатая, тридцатая тысяча машин.

Десятки трудностей в освоении нового оборудования. Налаживание конвейерного литья — процесса, требующего высокой культуры работы. Необычайная сложность наладки станка для балансировки коленчатых валов. Изменение американского инструмента, американских штампов, оказавшихся несовершенными...

*Были дни, когда, казалось, вот-вот остановится надолго конвейер из-за какого-нибудь уникального станка, на котором никак не удастся наладить работу. Инженеры проводили бессонные ночи за вычислением и проверкой



Газогенераторный автомобиль ЗИС-13

чертежей. Рабочие и мастера напрягали мысль, вдумывались в свой опыт работы, конструировали приспособления. Это гармоничное сочетание творческих усилий инженеров и рабочих неизменно приводило к победе.

Быстрое освоение технически передового оборудования, быстрый переход на высшую ступень культуры в работе, создание многотысячных кадров рабочих автомобильной промышленности было третьей заслугой перед страной завода им. Сталина.

1935—1937 годы

Выпущена первая сотня тысяч грузовиков. Устарела модель АМО-3. Ее сменили более совершенные ЗИС-5 и трехосная ЗИС-6.

Свою годовую программу 1926 г. — 285 машин — завод выполняет теперь за 30 часов. Освоена самая сложная деталь, дававшая первое время 90% брака — литые блоки цилиндра. Машини подешевели вдвое. Больше чем вдвое сократилось число часов, затрачиваемых на изготовление одного автомобиля.

Но всякая деятельность в нашей стране обладает особым свойством. Успех никогда не является самоцелью, достижение никогда не бывает окончательным. И успех, и достижение — всего лишь предпосылки для организации новых успехов и достижений, по сравнению с которыми прежние уже кажутся мелкими.

Когда Харьковский и Сталинградский тракторные заводы освоили колесные тракторы, им было предложено перейти на выпуск более мощных — гусеничных. Когда Челябинский тракторный гигант освоил производство гусеничных тракторов, перед ним немедленно встала грандиозная задача — выпуска дизельных тракторов.

Когда автозавод им. Сталина освоил точный выпуск грузовиков и свое стомиллионное оборудование, перед ним снова была поставлена товарищем Сталиным ответственная задача — постройка мощной легкой машины.

— Нам нужно строить машину большую, семиместную, которая была бы удобна для обслуживания деловой жизни Советского Союза, — говорил товарищ Сталин. — Тем более, что пятиместные машины уже делает Горьковский завод, а вам можно приняться за машину с большей подъемностью («Правда», 6 мая 1936 г.).

Вопрос о реконструкции завода был решен. На этот раз стоимость ее была определена в 465 млн. руб.

Итак, заводу им. Сталина предстояло увеличить свою мощность в несколько раз, стать крупнейшим в Европе автозаводом.

Снова приходят на Симоновку, теперь в Пролетарский район, строители, снова заводской двор превращается в строительную площадку.

И вот вырастают новые цехи, перед которыми кажутся малышами выстроенные пять лет назад огромные корпуса. Особенность этой реконструкции в том, что она делается на ходу, без остановки завода, без снижения темпов выпуска автомобилей.

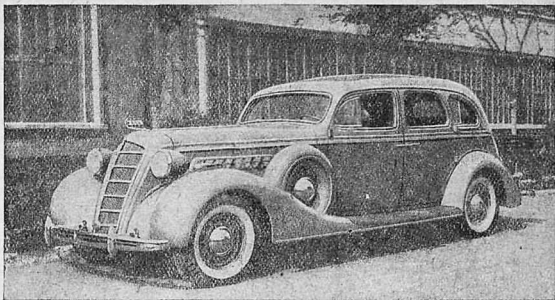
Выстроен новопрессовый цех — многоколовный, величественный, как эллипс, для самых больших дирижаблей мира, залитый потоками света. Там стоят прессы тройного действия, которых еще не видели заводы Европы. Штампы этих прессов весят 500 т, а отдельные детали — 120 т. И в то же время они дают возможность работать с точностью I класса.

Готов новый конвейер сборки в 212 м длиной. Это — конвейер легковых автомобилей.



Сборка кузовов на конвейере

На улицах наших городов с начала этого года появились новые мощные легковые автомобили ЗИС



Готовы первые опытные образцы ЗИС-101. В Кремле их осматривал товарищ Сталин. Новую машину товарищ Сталин сравнивал с поставленными рядом новейшими автомобилями зарубежных фирм. Он дал ряд практических указаний: изменить наклон откидных сидений, установить стекло, которое отделяло бы пассажиров от шофера, с тем чтобы шофер мог открывать окно, когда ему вздумается. По предложению товарища Сталина были переставлены плафоны внутреннего освещения, улучшена обивка, сделаны более удобные подушки для сидений. И эмблема, знакомая теперь всем, — хромированный флажок с пятиконечной звездой — была предложена товарищем Сталиным.

Товарищ Сталин не только дал идею создания мощного и комфортабельного советского автомобиля, но и подробно указал, как этот комфорт создать и для шоферов, и для пассажиров.

Освоение этой комфортабельной советской легковой машины, не уступающей лучшим американским — четвертая заслуга завода перед страной.

* * *

Ходят по улицам Москвы и городов Союза сотни ЗИС-101.

Полтора ста тысяч грузовиков завода им. Сталина обслуживают огромные стройки, мощные предприятия страны. Автобусы завода им. Сталина доставляют на работу, в театры миллионы людей.

Завод, с напряжением ремонтировавший в годы гражданской войны разбитые машины; завод, наладивший в годы восстановления хозяйства выпуск полукустарным способом грузовиков; завод, разработавший собственную конструкцию советского грузовика и наладивший ее поточный выпуск, прошел огромный путь, от 18 машин в день, выпускавшихся после первой реконструкции, до сталинского задания в 80 тыс. грузовиков и 10 тыс. легковых машин в год после второй реконструкции.

Раскинувшийся на 450 га гигант с его 45 цехами, из которых 30 — это в сущности крупнейшие заводы, живет напряженной жизнью. В постоянной борьбе с трудностями, рожденными сложностью новых задач, в борьбе с вредителями, с врагами народа, стремившимися своей подлой работой задержать его победный путь, — идет вперед мощный коллектив. Завод совершенствует свою работу, повышает производственную культуру, показывает изумительные образцы стахановской работы, приближаясь к полному использованию технической мощи оборудования.

Биография завода им. Сталина — типичная биография советского завода. Едва привычная становится освоенная работа, вожь народов ставит новую огромного масштаба задачу, которая вновь возбуждает творческую мысль всех участников коллектива, вновь возбуждает энергию и соревнование, вновь призывает к борьбе. И горькие дни временных неудач и срывов всегда вознаграждаются радостью конечной победы.



200 тысяч километров без ремонта

Десять лет бродил Николай Смирнов по чужим дворам. Сено косил, дрова рубил, навоз возил. А в 1931 г. он приехал в Москву работать и учиться.

— На Большой Садовой нужен был дворник в один дом, — рассказывает т. Смирнов. — Я согласился. Квалификации у меня не было, а тут работа немудреная, а главное, сразу жильем обеспечивали.

Работая дворником, Смирнов поступает на курсы шоферов. Желание добиться квалификации водителя подбуждало и прибавляло силы. Он добился своего и получил квалификацию водителя.

Смирнов поступил подручным слесаря в гараж «Автодора» и одновременно учился на общеобразовательных курсах, чтобы повысить свою грамотность.

В 1934 г., желая лучше усвоить теорию автодела, он занимается в автоучебном комбинате Мосавтотранса, после окончания которого его направляют на работу водителя во 2-й автобусный парк.

15 июля 1935 г. Смирнов вместе со сменщиком Лейкиным получил автобус № 700.

Оба сменщика решили доказать, что они умеют работать по-стахановски.

— В парке, — рассказывает т. Смирнов, — были «теоретики», доказывавшие, что на автотранспорте, а тем более в автобусных хозяйствах, где машины работают по расписанию, стахановское движение неприменно. Но мы понимали, что и у нас можно и нужно применять стахановские методы в работе, можно перебивать нормы пробега машины, нормы расхода горючего, резины, работать без аварий и нарушений и т. д.

Смирнов на деле оправдал слова товарища Сталина о том, что стахановское движение «ставит своей целью преодоление нынешних технических норм, преодоление существующих проектных мощностей...».

За 22 месяца работы автобус № 700, под управлением водителей Смирнова и Лейкина, сделал 201 тыс. км. Бензина сэкономлено 14 тонн. Резина прошла от 180 до 170 тыс. км. Экономия ремонтного фонда выразилась в сумме 35 тыс. руб. После этого автобус № 700 поставили на ремонт.



Тов. Смирнов Н.

На новой машине Николай Смирнов решил добиться пробега в 250—300 тыс. км без среднего и капитального ремонта. Нет никакого сомнения, что он докажет это на деле.

А. Второв

Из прошлого

Шофером я стал случайно, впервые попал в 1910 г. в качестве нарядчика в гараж ТАП (Товарищество автомобильного передвижения).

Профессия шофера в то время для многих казалась необычной. Да и стать им было очень трудно, так как за учебу в единственной тогда школе шоферов в Москве нужно было платить 200 руб. — крупную по тому времени сумму.

Работая нарядчиком, я видел, как тяжело приходилось шоферам. В те годы уже появились прокат (такси), потребовались кадры водителей, а школ не было. Тогда стали возникать артели, которые вербовали людей. Получали с них по 300 руб. и, принимая на себя ответственность перед предпринимате-

лем, отправляли их в гаражи учиться. Там, наскоро выучив их управлять автомобилем, сажали за руль. И вот здесь-то начиналась прямо каторга. Спрос на машины с каждым днем увеличивался, а шоферов было мало и работать приходилось иногда круглые сутки.

Шофер, являясь доверенным артели, не мог отказаться от работы и вынужден был выполнять непосильную нагрузку.

Плохо жилось шоферам, работавшим у фабрикантов и заводчиков. Они были на положении лакеев и на привязи у хозяев, отличавшихся зачастую самодурством.

Будучи водителем, я хорошо познакомился с отношением полиции к шоферам. Городо-

вые смотрели на нас, как на бандитов, и придирались к каждой мелочи. Особенно доставалось нам от помощника градоначальника полковника Модль. Этот самодур, под предлогом штрафа за «быструю» езду, отправлял нас в чем неповинных шоферов в Арбатскую часть, где их держали в течение 30 суток.

В 1914 г. я был призван в царскую армию и отправлен в Финляндию. Октябрьскую революцию встретил в Выборге на военной службе. После был демобилизован и вернулся в Москву. В конце 1918 г. меня призвали в Красную армию и направили в авто-мото-велобригаду. Здесь я пробыл до 1922 г.

Вернувшись из Красной армии, пошел работать шофером в гараж Наркоминдела. Условия работы шоферов стали совершенно иными — восьмичасовой рабочий день, систематическое улучшение материального положения.

В 1924 г. я вступил в партию. С этого момента принимаю активное участие в общественной работе. Был избран членом районного, а потом и Московского советов. Одновременно я стал повышать свою производственную квалификацию, что дало мне возможность получить права водителя первого класса.

Хочется отметить, что наша молодежь, не в пример проклятому прошлому, имеет теперь все возможности для роста и учебы. Вели-

кая Сталинская Конституция закрепляет за всеми гражданами Союза право на труд, на отдых, на учебу.



Тов. Кузнецов А.

Завоеванных прав мы никому не отдадим. Каждый из нас, в случае нападения фашизма на нашу страну, готов сменить руль автомобиля на руль боевой машины и вместе со всеми трудящимися громить врагов.

Шофер автобазы Моссовета
А. Кузнецов

Жить стало лучше

Я работаю на автобусе № 695 во 2-м московском автобусном парке вместе с водителями Ждановым и Головинным. Мы добились на своем автобусе 200 тыс. км межремонтного пробега и 130 тыс. км пробега резины. Помимо этого, мы регулярно экономим 20—30 и больше процентов горючего. Наша бригада всегда выполняет и перевыполняет план и за все время работы у нас не было ни одной аварии.

Свой опыт мы стараемся передать другим водителям и на примерах нашей работы учим их, как нужно управлять автобусом. Вот, например, шофер автобуса № 755 т. Писарев на основе нашего опыта добился пробега в 120 тыс. км без средних и капитальных ремонтов. Вместо 12 просмотровых ремонтов его автобус потребовал только три. Машина № 780 шофера Левкина прошла 80 тыс. км и вместо восьми просмотровых ремонтов потребовала только один.

Стахановской работой мы укрепляем обороспособность нашей прекрасной родины и обогащаем ее. Вместе с этим улучшаются и условия нашей жизни. Взять хотя бы мою семью. За последний год, благодаря стахановским заработкам, я смог значительно улучшить бытовые условия, приобрести много хороших вещей и т. д.

Как шофер первого класса я получаю 500 руб. Кроме того имею надбавку 20% за выслугу лет, премиальные за экономно резины и горючего, за безаварийную езду и перевыполнение межремонтной нормы пробега и т. д. А всего в месяц получается 1 000—1 200 руб. и больше. Когда я недавно пошел в отпуск, то мне выплатили за месяц из среднегодового расчета 1 137 руб.

Такой или приблизительно такой заработок имеют у нас многие шоферы-стахановцы, а отдельные товарищи зарабатывают еще больше. Например, т. Еремин, который одновременно со мной пошел в отпуск, получил за месяц 1 383 руб.

Накануне 20-й годовщины Великой Октябрьской революции у нас оживилось стахановское движение и социалистическое соревнование. Можно не сомневаться, что в дальнейшем стахановцы нашего парка дадут ряд новых рекордов. Я тоже постараюсь не отстать от других. И хотя я, как член парткома, много времени уделяю общественной работе, все же найду свободные часы, чтобы передать свой производственный опыт широкому кругу шоферов.

Шофер I класса П. Диканов

Один из многих

Чистая, просторная комната обставлена со вкусом. Мягкий новенький диван и стол, покрытый белой скатертью, придают ей уютный вид. Здесь живет Петр Иванович Бутенко, шофер-стахановец Пятигорской автобазы Крайавтотранса. Он работает на пассажирском автобусе, курсирующем между станциями Минеральные Воды и Александровская.

Тов. Бутенко родился в 1909 г. в г. Одессе в семье чернорабочего. С 15 лет он пошел работать в тракторные мастерские. В 1929 г. по окончании курсов трактористов поступил инструктором-механиком одесской зерновой фабрики им. Петровского.

После службы в Красной армии в 1934 г. т. Бутенко приехал в г. Пятигорск, имея на руках права водителя III класса.

— Приехав в Пятигорск шофером III класса, — говорит он, — я стал усидчиво заниматься самообразованием и посещать курсы техникума. Благодаря этому я вскоре получил права шофера I класса.

Одновременно с повышением производственной квалификации росло и мое материальное благополучие. В 1934 г. я получал 215 руб., в 1935 г. — 250—300 руб., в 1936 г. — 350—400 руб., а в этом году зарабатываю 500—750 рублей.

Машину я очень люблю; сам не досплю, но за машиной всегда догляжу.

Тов. Бутенко систематически выполняет план на 150—170%. Он взял на себя обязательство довести межремонтный пробег своей машины до 95 000 км.

— Овладевая техникой управления автомобилем, — говорит т. Бутенко, — я не забываю и о повышении своего культурного уровня. Этой зимой думаю подготовиться за семилетку.

Живу я сейчас, можно сказать, отлично. Часто бываю в театрах и кино. В этом году

купил себе обстановку на 1 600 руб. Счастливой радостной жизнью я обязан советской власти и нашему великому другу товарищу Сталину.



Тов. Бутенко П.

Петр Иванович — активный общественник. Больше года он был профуполномоченным гаража автобазы, а сейчас его избрали членом рабочкома. Он, кроме того, активный член Пятигорского автомотоклуба. На соревнованиях, устраиваемых автоклубом по правилам уличного движения, он занял первое место.

Пятигорск

Н. Баранов

Строго соблюдаем график движения

Два года назад в XVIII годовщину Октября ко мне и моему сменщику т. Каркузаки прикрепили машину Пикап № 127.

Если просмотреть за эти два года наши путевые листы и месячные отчеты, то можно убедиться, что мы регулярно выполняли и перевыполняли план, сэкономили резину и горючее и работали без аварий и простоев. От клиентуры на нас не поступило ни одной жалобы. Последнее очень важно, так как мы работаем на почтовой машине, возим письма, газеты, в своевременном получении которых заинтересованы тысячи людей.

Автобаза Моспочтамта обслуживает 10 узлов. Между ними в настоящее время идет предоктябрьское соревнование. Наш узел соревнуется с Краснопресненским. Рядом со мной и т. Каркузаки прекрасно работают шо-

феры тт. Куркин, Ануров, Садов, Зыбин, Герасимова, Упольнева и др.

Я обслуживаю 17 почтовых ящиков, 10 учреждений, 4 фабрики и завода и 3 городских почтовых отделения. Каждую из этих 34 точек я посещаю по 12 раз в день и, кроме того, есть еще две точки, которые посещаю по три раза в день. Всего таким образом я совершаю ежедневно 408 заездов, с общей протяженностью маршрута, равной 150 километрам.

Почтовый график должен соблюдаться строго, опоздания здесь совершенно нетерпимы. Если машина опаздывает, то задерживается выход письмовосцев, опаздывает доставка почты. Несмотря на то, что мой маршрут пролегает по сильно загруженному уллку Московы, где много светофоров, я все же, как правило, ежжу без опозданий и простоев.

Точно так же работает и мой сменщик т. Каркузак.

Чтобы в пути не было «непредвиденных» простоев, мы постоянно заботимся о техническом состоянии машины.

По существующим нормам я должен сделать 300 заездов в день, но с начала стахановского движения мы несколько раз пересматривали маршруты, уплотняли кольца, и хотя сейчас вместо 300 я делаю уже 408 за-

ездов, все же думаю достигнуть еще большего уплотнения.

В ближайшее время наш Октябрьский почтовый узел, обслуживаемый шестью машинами, вывешивает 148 новых почтовых ящиков. Как бригадир узла, я заявляю, что без добавления новых машин мы беремся обслужить все эти новые почтовые ящики.

А. Филиппов

В их руках машина работает безотказно

Караваев работал машинистом на заводе «Динамо» им. Кирова, Метелкин был авто-слесарем. И тот и другой, каждый своей дорогой, пришли к рулю автомобиля.



Тов. Метелкин

В 1934 г. они стали сменщиками на машине ЗИС-5 в 4-й автобазе Мосавтотреста. Они сработались и живут душа в душу.

— Мы старательно изучаем свою машину, — говорит Караваев. — Каждая деталь до последнего винтика стала нам понятной, простой и дорогой. Вот почему, когда мы выезжаем на линию, мы всегда уверены в себе. Благодаря тщательному уходу и вниманию, наша машина прошла 100 тыс. км без капитального ремонта.

Сейчас это не так уж много, такие пробеги теперь не редкость. Но когда вспомнишь, что совсем недавно, до стахановского движения, машина по норме должна была пройти без капитального ремонта только 40 тыс. км, да еще в промежутке побывать в среднем и в нескольких первых ремонтах, то

становится ясным, какими быстрыми шагами мы идем вперед.

Без сомнения, на нашей советской машине можно добиться еще лучших результатов. Это заставляет нас настойчивее и упорнее бороться за овладение техникой, за сохранность доверенной нам социалистической собственности.

И действительно, Караваев и Метелкин работают с увлечением. Их машина не знает ни одной аварии, она не имела ни одной поломки. Прекрасная, безаварийная работа этих водителей неоднократно отмечалась премиями.

— Наша машина никогда не сдает и не подведет нас, — заявляют Метелкин и Кара-



Тов. Караваев

ваев. — Стараемся с достоинством нести почетное звание стахановцев. И мы не сомневаемся, что каждый водитель может работать так же, как и мы. Нужно только честно, большевистски относиться к труду.

В. Антонов

Стахановцы автобазы Грузкурортстроя

Ефим Брыксин поступил в гараж автобазы Грузкурортстроя в конце 1934 г. чернорабочим. Способный, любознательный мальчик — ему было тогда 17 лет — обратил на себя внимание и вскоре его перевели учеником к квалифицированному ремонтёру. Через год Брыксин уже работал в профилактории старшим ремонтного звена. Он рос буквально у нас на глазах. В 1936 г. он уже окончил без отрыва от производства летно-планерную школу, а затем в начале 1937 г. автошколу.

После окончания школы он продолжал углублять свои знания, по-стахановски работая на ремонте машин. Из рук Брыксина машины всегда выходили в минимальный срок и безукоризненно отремонтированными. Живой характер, вдумчивый подход к новым для него техническим вопросам, большая добросовестность и любовь к своему производству завоевали ему общее уважение и доверие.

В середине 1937 г. 20-летний юноша был выдвинут на должность дежурного механика гаража. И он справляется с этой работой наравне со старыми механиками.



Тов. Брыксин Е. в Цагверском доме отдыха

Брыксин — активный комсомолец. В этом году он избран заместителем секретаря комитета ВЛКСМ автобазы и членом рабочкома, в котором руководит сектором охраны труда и техники безопасности.



Тов. Немцверидзе А.

В июле этого года Брыксин получил путевку и провел отпуск в Цагверском доме отдыха.

Такой же популярностью среди работников автобазы пользуется и водитель-стахановец т. Немцверидзе.

Он работает на машине с 1926 г. и неизменно пользуется репутацией знающего, опытного, добросовестного водителя. Сам всегда аккуратный, он и своей машине умеет придать не только опрятный, но и щеголеватый вид.

В 1936 г. он работал на машине ЗИС-5, прошел на ней без среднего и капитального ремонтов 60 000 км и сдал ее в ремонт в хорошем состоянии. Работая на самых тяжелых и ответственных участках, т. Немцверидзе всегда выполняет план на 130—140%, экономя при этом немало бензина.

— Успех в работе, — говорит он, — достигается серьезным, можно сказать, «придирчивым» отношением к своей машине, требовательностью к самому себе, глубоким знанием всех особенностей машины. Нужны также самообладание и уверенность в себе во время езды.

Немцверидзе — член партии с 1930 г. В этом году он избран членом партийного комитета автобазы.

Стахановская работа Немсперидзе получает достойную оценку. Он пользуется общим уважением и является примером для молодых водителей. Звание стахановца он с честью носит с самого начала стахановского движения в гараже.

Таким же почетом пользуется в гараже и Мацак Луспаронян. Два с половиной года назад он поступил в автобазу мойщиком машин. Незаметный, молчаливый парень быстро пристрастился к машинам. В прошлом году Луспаронян был послан в автошколу, которую окончил на «хорошо». С тех пор он работает на автомобиле ЗИС.

Молодой водитель зарекомендовал себя с самой лучшей стороны. Он перевыполняет план на 20—25%, экономит бензин и ежеквартально получает премии за отличное состояние своей машины.

Автобаза по праву гордится Луспароняном, как своим воспитанником. Гараж с начала

1936 г. — безаварийный и Мацак с честью поддерживает за ним это звание. Имея прекрасные показатели по технической скорости, он ездит всегда осторожно, обдуманно и аккуратно. Перед выездом он тщательно проверяет все крепления, прослушивает двигатель и все-таки успевает выехать одним из первых. Малейшую неисправность он устраняет немедленно, благодаря чему очень редко вызывает техническую помощь из гаража на линию.

Помня, как ему помогли советами и делом его товарищи, когда он был еще начинающим шофером, Луспаронян никогда не проедет мимо товарища, нуждающегося в помощи.

По этим лучшим стахановцам должны равняться остальные работники автобазы Грузкурортстроя.

Инж. Н. Марджанова

Тбилиси

Школой была Красная армия

Нерадостным было детство Мити Якимова. В памятном, голодном 1921 году, когда ему едва исполнилось 12 лет, он потерял отца. Заработков в деревне Горки, бывшей Казанской губернии, не было. Пришлось покинуть родные места и искать счастья на стороне. Тринадцатилетний мальчик пошел в город и стал здесь работать подсобным рабочим на заводе «Строитель».

Дальнейший жизненный путь Мити — это путь многих крестьянских детей. Первой школой для него была Красная армия. Демобилизовавшись, Митя поступает в автобазу Казанского гортранса и здесь в 1935 г. кончает курсы шоферов.

Способного молодого водителя сразу посадили за руль пятитонной машины «СПА». На ней он работает и до сих пор.

Машина Якимова прошла уже все амортизационные сроки. Но в его умелых руках она продолжает работать не хуже новых и выдерживает нормы межремонтных пробегов.

Тов. Якимов — один из инициаторов борьбы за экономию горючего в гараже Казанского гортранса. Несмотря на изношенность своей машины, он экономит в месяц до 400 л горючего, выполняя план перевозок на 140—145%.

— Машина у меня — старушка, поэтому требует к себе особого внимания, — говорит т. Якимов. — Я слежу за ней в оба. Во время стоянок под погрузкой или разгрузкой всегда осматриваю все крепления, проверяю отдельные детали, чтобы в пути чего-нибудь не случилось. Экономии горючего я добиваюсь систематической регулировкой системы питания двигателя. Я всегда имею при себе жиклеры

различных размеров и, кроме того, во время езды всегда стараюсь правильно использовать мощность двигателя.

За сохранность своей машины и образцовую стахановскую работу т. Якимов получил 1100 руб. премии. Он теперь зарабатывает до 600—700 руб. в месяц.



Тов. Якимов Д.

Революция открыла перед ним широкий путь к радостной, полноценной жизни.

Г. Ахмадеев

Мои обязательства

Я работаю во 2-й автобазе Горьвурторга с 1930 г. Когда началось движение ударничества, я один из первых объявил себя ударником и с тех пор не знаю дня и месяца, когда бы не перевыполнял плана. В 1932 г. на всесоюзном конкурсе мне было присуждено звание лучшего шофера и выдана премия.

Когда началось стахановское движение, я, конечно, немедленно включился в него.

Как стахановец я всегда стремился передать свой опыт молодым шоферам. Через мои руки прошло около десяти стажеров, и все они работают безаварийно.

Высокое звание стахановца я всегда стремлюсь оправдать не только производственной, но и общественной работой. В 1934 г. я избран членом Моссовета и работаю в автогужевой секции. У себя в автобазе я являюсь членом рабочкома.

Накануне 20-й годовщины Октябрьской революции меня выдвинули на должность начальника специальной овощной колонны Моссовета, состоящей из 130 машин. Вначале, признаться, у меня были сомнения — справлюсь ли с новой работой. Административного и организационного опыта у меня не было. Сейчас вижу, что и с этим справляюсь. Выручает стахановский опыт.

Мне задан коэффициент выпуска — 0,83, т. е. из 130 машин я должен ежедневно выпускать на линию 108. А фактически я выпускаю не меньше 120 машин.

Овощная колонна состоит из мобилизованных машин, и, как хорошо комиссия ни осматривала их, — все же пропустила много машин с техническими дефектами и плохой резиной. Эти машины преждевременно возвращаются с линии и непроизводительно простаивают. Правда, процент возврата и простоя у нас ниже, чем во многих автобазах, все же я не могу успокоиться и всеми силами борюсь за ликвидацию этих недостатков.

Много надежд я возлагаю на социалистическое соревнование. Наша колонна организована совсем недавно — в сентябре. Мы уже за-

ключили социалистический договор с другой овощной колонной и сейчас заключаются индивидуальные договоры. Проверку их я беру на себя.

Мои обязательства к 20-й годовщине Октября таковы:

Повысить свою квалификацию со второго класса на первый и учиться дальше.

Повышать свои стахановские производственные показатели.



Тов. Громов С.

В любую минуту быть готовым встать на защиту моей родины, на защиту завоеваний Октября.

С. Громов

Вторая жизнь

Лю Бао-сену 35 лет. Он хорошо помнит родные поля, омываемые потом, слезами и кровью многомиллионного народа, он помнит беспощадных сборщиков податей, власть помещика и ростовщика.

Землю приходилось арендовать. Арендная плата составляла 50—70% валового сбора урожая. Но этого мало. Помещик любит подарки, он требует выполнять для него всякого рода работы.

Кроме помещиков, нужно было платить налоги многочисленным генералам, удовлетво-

рять вымогательства продажных чиновников.

Лю Бао-сен уходит в город, на фабрику. Но и там 16-часовой рабочий день, без выходного дня, кроме традиционного китайского нового года. Хозяйские харчи — чашка риса, и ничего больше.

Убежал он от генералов и помещиков, от вымогательства чиновников, от вечной кабалы и нужды. Сначала он работал в Москве гладильщиком в прачечной. А в 1934 г. пришел на 1-ю автобазу Мосавтотреста стирать спецодежду рабочих автобазы.

Новые товарищи заинтересовались судьбой бывшего китайского кули. Стали обучать его грамоте. За ликбезом последовала общеобразовательная учеба. Она давалась с трудом, но настойчивость, трудолюбие и исключительное упорство помогли Лю Бао-сену закончить и общеобразовательный курс.

Товарищи по работе решают помочь ему стать шофером. Долго колебался Лю Бао-сен. Не верилось, что возможна такая коренная перемена в жизни.

Трудно было изучить автомобиль человеку, который никогда не имел дела с машиной, да к тому же слабо знал русский язык. Но упорный Лю Бао-сен не унывал. С ним занимались индивидуально и два месяца такой учебы дали свои плоды. Лю Бао-сен перестал отставать от своих русских товарищей.

К концу учебы он оказался в числе отличников. Одновременно с правами на управление машиной он получил премию за хорошую учебу.

В 1935 г. Лю Бао-сен был направлен шофером в 4-ю автобазу Мосавтотреста. Через полгода он получает первую премию за хорошую работу и образцовый уход за машиной. В январе 1936 г. его премируют вторично — за безаварийную работу. Сейчас он один из лучших стахановцев автобазы. Систематически выполняет и перевыполняет план, экономя горючее, он пользуется заслуженным авторитетом и уважением в автобазе. План первого квартала 1937 г. им выполнен на 120%. План второго квартала выполнен на 149%. Ежемесячно он экономит 50—60 кг бензина.

Машина у Лю Бао-сена в отличном состоянии.

— Если враг вздумает напасть на нашу прекрасную родину, — говорит он, — на страну, где я нашел вторую жизнь, я пересяду



Тов. Лю Бао-сен

на боевую машину и покажу, на что способен бывший китайский кули, ставший человеком в Советской стране.

Это не пустая фраза. Это — слова человека, познавшего всю горечь генеральского и помещичьего гнета.

История Лю Бао-сена — это только маленькая частица наших будней, героических будней социалистической родины.

Это возможно только в нашей стране, стране социализма, идущей все к новым и новым победам под руководством великого Сталина.

Н. Никонов

Игнатий Симанов

Десять лет назад в г. Казань из деревни Николаевки, Ланшевского района, пришел на заработки Игнатий Симанов и поступил плотником на военно-хозяйственный вещевого склад.

В городе Игнатий заинтересовался автомобилем. Ему захотелось изучить шоферское дело и он поступает на курсы. Но, окончив курсы, Симанов смог устроиться только грузчиком в автобазе Гортранса. Здесь он все приглядывался к работе шоферов и продолжал учиться. Вскоре ему доверили руль машины. Это был один из счастливых моментов его жизни.

Сначала он работал на трехтонной машине «Рено», затем на машине «СПА». Несмотря на то, что Игнатию досталась старая машина, он всегда перевыполнял план перевозки грузов. В 1934 г. руководство автобазы переводит

Симанова, как лучшего шофера, на автобус ЗИС-8.

За все время работы т. Симанов не имел ни одной аварии. Его автобус всегда в хорошем техническом состоянии и выглядит щеголевато. Он добивается на нем большой экономии горючего и резины.

«Секрет» успехов Симанова в том, что он систематически повышает свои знания. В этом году он сдал экзамен на звание водителя I класса.

От робкого деревенского парня теперь не осталось и следа. Симанов сейчас один из авторитетных работников автобазы, и коллектив избрал его в члены рабочкома и Сталинского райсовета города Казани.

Г. А—ев

Казань

ОТ УПРАВЛЕНИЯ МАШИНОЙ К РУКОВОДСТВУ АВТОХОЗЯЙСТВОМ

А. ВОЛКОВА

Одной из исторических побед Октября является полное раскрепощение женщины. Великий учитель трудящихся Ленин, выступая на московской общегородской беспартийной конференции работниц 25 сентября 1919 г., говорил, что «...начатое советской властью дело может быть двинуто вперед только тогда, когда вместо сотен женщин по всей России в нем примут участие миллионы и миллионы женщин. Тогда дело социалистического строительства, мы уверены, будет упрочено. Тогда трудящиеся докажут, что они могут жить и могут хозяйничать и без помещиков и капиталистов. Тогда социалистическое строительство будет стоять в России так прочно, что никакие внешние враги в других странах и внутри России не будут Советской республике страшны»¹.

Эти слова товарища Ленина полностью оправдались. Сейчас в СССР миллионы женщин, наравне с мужчинами, работают во всех отраслях народного хозяйства.

Уже в первые дни советской власти и затем в годы гражданской войны многие жен-

щины показали себя сильными, способными на большие дела и героические подвиги. Мы знаем теперь женщин на руководящей партийной и советской работе, женщин-инжене-



Тов. Духанина Е. — начальник женской автоколонны автобазы Наркомтяжпрома. Духанина награждена почетной грамотой ЦИК СССР за участие в большом женском автопробеге



Тов. Бурлева М. — механик женской автоколонны автобазы Московского управления связи. За участие в большом женском автопробеге Бурлева награждена почетной грамотой ЦИК СССР

ров, летчиц, парашютисток и т. д. Имена Паши Ангелиной, Виноградовых, Паши Ковардак, Марин Демченко знает вся страна. 1305 женщин СССР награждены орденами Союза.

С ростом автомобилизации страны немало женщин пошло на автотранспорт — в эту недоступную для них прежде область труда.

Еще 15 лет назад редко можно было встретить женщину-шофера. Теперь тысячи их успешно работают за рулем легковых и грузовых машин и занимают на автотранспорте далеко не последнее место.

Чтобы затормозить вовлечение женщин в автотранспорт, враги пытались распространить «теорию» о том, что, мол, «структура» женщины не позволяет ей квалифицироваться в этой области. Эта гнилая и враждебная теория разбита сейчас вдребезги.

Женщина работает за рулем автомобиля, трактора, комбайна, она показывает образцы

работы и в руководстве женскими автоколоннами в городах и колхозах. Во главе этих колонн стоят лучшие стахановки автотранспорта. Среди них растут и выдвигаются девушки, которые еще совсем недавно перешли на эту работу.

Так, в автобазе Наркомтяжпрома начальником женской автоколонны, насчитывающей 45 автомобилей и 90 водителей-женщин, работает Катя Духанина. До поступления на курсы шоферов Катя была домашней работницей. Работая и учащая на рабфаке, она овладела сложным механизмом машины. Катя — участница большого женского автопробега им. Сталинской Конституции. Пробег был для нее хорошей и полезной школой. Сейчас она уже не робкая девушка, а знающая свое дело, уверенная в себе руководительница колонны.

В автобазе Управления почтовой связи механиком женской автоколонны работает вторая участница этого славного пробега — Маруся Бурлева.

Коллектив автобазы Управления связи, похваливший Марусю в пробег, знал, что она оправдает его доверие. И Маруся с честью выполнила задачу. Она любовно относилась к машине, заботливой рукой устранила в ней малейшие неисправности. А ведь еще совсем недавно, только в 1930 г., она впервые пришла в гараж уборщицей...

Трудно найти в Советском Союзе такой уголок, где бы за рулем автомобиля не было

женщины. Тысячи их являются стахановками, показывающими прекрасные образцы работы. Одновременно они повышают свою квалификацию, овладевают техникой своего дела.

Однако выдвигение женщин на руководящую работу на автотранспорте проходит еще очень медленно. В беседе с участниками женского автопробега Москва — Малые Кара-Кумы — Москва в клубе «Кор» — Никита Сергеевич Хрущев внес замечательное предложение: организовать женскую автобазу. Но это ценное предложение до сих пор еще не реализовано.

Товарищ Сталин учит нас смелее выдвигать новые кадры, смелее и больше выдвигать женщин. Это указание нашего вождя должно со всей решительностью проводиться на автотранспорте. На этом участке женщины уже показали себя полноценными работницами. Нужно подготовить и воспитать из них новые тысячи шоферов и руководителей автохозяйств.

Озверевые фашисты, чувствуя свою гибель, в порыве безенства все наглее и наглее наступают на рабочий класс и готовят новую бойню.

Мы, женщины, работницы автотранспорта Советской страны, в случае схватки с фашизмом, зайдем подобающее место как на фронте, так и в тылу и обеспечим бесперебойную работу автотранспорта — этой важнейшей транспортной артерии нашего хозяйства.



Замира Кахарова, окончившая курсы шоферов при Ташкентском автоклубе, за рулем автомобиля

ПЕРЕДОВИКИ

Если выехать из Шебекина, спуститься под гору, переехать мост через речку Нежеголь, то сразу же попадешь на свекловичные поля. Сплошным зеленым ковром по обеим сторонам дороги растет свекла.

В этом году колхозники получают богатый урожай, завоеванный ударной стахановской работой.

И раньше крестьяне здесь сеяли свеклу. Но земля, обрабатываемая примитивными способами, плохо родила. Свекла росла мелкая, тощая... Теперь большевики развернули свекловодство в широких масштабах.

В 1931 г. в Шебекинском районе была организована МТС. С каждым годом улучшалась ее работа и рос авторитет среди колхозов.

Сейчас здесь горячая пора, свеклы много. Район в эти дни решает серьезную и ответственную задачу — досрочно и высококачественно закончить ее уборку, обеспечить вы-

возку с полей, снабдить сахарные заводы сырьем.

Шебекинская МТС имеет автопарк, состоящий из 46 автомашин. Автопарк должен обеспечить вывозку 276 тыс. центнеров свеклы из 43 колхозов, сделать 400 тыс. тоннокилометров.

Шебекинские водители, инициаторы социализации шоферов свеклосеющих районов, в своем обращении писали:

«Богатый урожай должен быть убран по-стахановски: без потерь, в сжатые сроки. А в этом деле мы, шоферы, играем очень важную роль. Чем лучше будет работать автопарк, тем скорее колхозы справятся с уборкой».

Водители Шебекинской МТС дали большевистское слово досрочно и без потерь выполнить план вывозки сахарной свеклы. Они обязались выполнять ежедневные нормы на 175%. В автоколонне развернулось социализация.



Шофер-стахановец Шебекинской МТС тов. Зимницкий (слева) сообщает председателю колхоза «Красная заря» тов. Махонину о перевыполнении правительственной нормы по вывозке свеклы

На 1 октября 24 водителя значительно перевыполнили сезонный — 45-дневный — план вывозки. Решин на машине ЗИС-5 за двадцать рабочих дней сделал 9300 тоннокилометров. Ежедневно он делает в среднем 460 тоннокилометров. Водитель Молчанов на машине ГАЗ-АА за 20 дней сделал 6900 тоннокилометров, выполняя суточный план на 500%.

Шофер комсомолец Шейко на машине ГАЗ-АА ежедневно выполняет план на 360%, водитель Бережной на 410—420%. Не отстают от них и Малияревский, давая такие же показатели.

Водитель Сотников на машине ГАЗ-АА перевыполнил не только свою сезонную норму (3500 тоннокилометров), но и норму перевозок, установленную Совнаркомом СССР для более мощных машин ЗИС (7000 тоннокилометров).

В целом на 1 октября (за 21 день) план перевозок выполнен на 61%. Автоколонна сделала 240 тыс. тоннокилометров.

Планомерная работа, хорошая организация труда, закрепление людей за определенными участками, учет и устранение ошибок прошлого года позволили улучшить использование автопарка, в два-три раза перекрыть нормы по вывозке сахарной свеклы.

Дирекция МТС в этом году уделяет водителям значительно больше внимания, чем раньше. Сейчас налажено дежурство механиков на линии. Неисправности устраняются на месте. Водитель не ездит, как прошлый год, за несколько километров в гараж, чтобы заменить перегоревшую лампочку или лопнувший болт. Все это он может сделать на линии. Особенно хорошо поставлен ежедневный учет выработки каждой машины. На пунктах и в МТС каждое утро следующего дня вывешиваются показатели работы водителей.

Доски с показателями работы пользуются большим вниманием водителей, которые благодаря этому видят результат не только своей работы, но и своих товарищей. Отстающие стараются равняться по передовым. Стахановские машины отмечены особой надписью на красном полотне — «стахановская». И водители борются за право получить такую надпись над кабиной машины.

Успешную работу автоколонны надо отметить также к числу заслуг ее командира т. Бабичева. Он добился того, что в этом



Тов. Бабичев

году перед началом свеклоуборки все 46 машин колонны были просмотрены и проверены. Он выполнил все требования водителей — была организована круглосуточная заправка машин на приемочных пунктах, проводится профилактика машин по установленному графику и т. д.

Прекрасный товарищ, требовательный администратор, особенно по отношению к нерадивым шоферам и аварийщикам — начальник колонны Бабичев пользуется заслуженным уважением и авторитетом.

Ник. Викторов

Шебекино, 5 октября.

Выполняю взятые обязательства

Наша автоколонна Белгородской МТС за 25 рабочих дней выполнила на 60% сезонный план вывозки свеклы с полей колхозов на приемные пункты. Невыполнение кем-либо из водителей нормы перевозок у нас сейчас весьма редкое явление.

Есть успехи и у меня. Прочитав обращение шоферов Шебекинской МТС, взявших на себя обязательство сделать на каждой машине ЗИС 10 тыс. тоннокилометров, я решил, что эта цифра не является пределом. В ответ на вызов шебекинцев я обязался сделать за сезон не 10, а 11 тыс. тоннокилометров.

Сейчас уже можно подвести некоторые итоги моей работы. За 27 дней я сделал 12500 тоннокилометров, выполняя ежедневный план перевозок в среднем на 325%. В отдельные дни, когда позволяла дорога, я делал 550—600 тоннокилометров, т. е. 400% плана.

Взятые мною обязательства уже намного перекрыты, но все же имеется еще много неиспользованных возможностей для дальнейшего повышения производительности автомашины.

Сейчас я трачу на погрузку машины 15 мин., на разгрузку — 8 мин. Нормы, утвержденные

Наркомземом СССР, предусматривают время погрузки машины ЗИС — 25 мин., выгрузки — 20 мин. Подобрать себе из колхозников трех постоянных грузчиков, а значительно сократил нормы времени погрузки и выгрузки. Сэкономленные таким образом минуты в течение дня превращаются в часы, и отсюда



Тов. Кучев И.

Большее количество ездки и перевыполнение перевозок. Но если бы колхозы выполнили свои обязательства и построили бункера, то время погрузки сократилось бы еще более значительно. Погрузка машины ЗИС из бункера занимает только 3—4 минуты.

В колхозе, обслуживаемом мною, я добился такой буртовки свеклы, что машину можно грузить с обеих сторон. Между двух буртов свеклы оставляется пространство для проезда машины, и грузчики, без всякой толкотни, грузят машину с обеих сторон одновременно.

За свеклой приходится проезжать на 1½—2 км вглубь поля. Земля там сырая, рыхлая, машине с грузом идти по такому грунту очень тяжело. Я добился того, что колхоз подготовил дорогу по полю, и это также значительно увеличило пробег машины.

Я слежу не только за выполнением нормы перевозок, но и за тем, чтобы свекла доставлялась на пункт без потерь. Нагруженную на машину свеклу я укрываю брезентом или мешками, отчего она не вывет на солнце, не вылетает за борта от тряски на ухабах.

Дороги и мосты в нашем районе неважные. Крутые повороты, большие подъемы, особенно в дождливую погоду, значительно затрудняют работу.

Я настоял, чтобы меня прикрепили к одному колхозу. Расстояние от свекловичной плантации до приемного пункта — 25 км. Я хоро-

шо изучил профиль этого пути, знаю каждый поворот и ухаб, и это мне позволяет и днем и ночью ехать уверенно, с одинаковой скоростью.

Работая по-стахановски, я никогда не забываю, что своему успеху обязан безотказной работе своей машины. Во время погрузки и разгрузки я проверяю состояние всех агрегатов, регулярно смазываю все трущиеся части, точно по графику заменяю смазку в двигателе, коробке передач и заднем мосту.

По сравнению с прошлым годом мы сейчас работаем значительно лучше. В прошлом году я заработал за месяц 632 руб., а в этом году только за 16 дней получил 656 руб. По колонне у меня самые высокие показатели. Мои успехи подтягивают и остальных водителей, которые также становятся стахановцами и перекрывают нормы. Водители Лупандин, Бурдасов и ряд других на машинах ЗИС перевыполняли правительственные сезонные нормы перевозок, сделав за 27 рабочих дней больше 8 тыс. тоннокилометров.

Еще совсем недавно мы слышали разговоры о том, что женщина не может стать хорошим водителем. А вот молодая водительница Валентина Магоэр, работающая на машине ГАЗ-АА, доказала ложность и ошибочность этих рассуждений. Она ежедневно выполняет норму перевозок на 200%.

В чем секрет наших успехов? В прошлые годы в МТС не было учета работы водителей, не было плана перевозок. Машины ежедневно гоняли из одного колхоза в другой. Для заправки машины горючим нужно было ездить с приемного пункта в МТС, на что затрачивалось много времени. Об организации соревнования не заботились. Ясно, что все это никак не способствовало стахановской работе.

В этом году перед началом возки свеклы я, как председатель рабочкома, совместно с нач. колонны и зам. директора по политчасти, созвал шоферов для обсуждения всех вопросов, связанных с успешной вывозкой свеклы. Были заключены индивидуальные социалистические договоры. Водители взяли на себя ряд конкретных обязательств — перевыполнить нормы перевозок, не иметь ни одной аварии, добиться экономии горючего не менее 5% и вызвали на соревнование соседнюю с нами Таровскую МТС.

Мы живем и работаем в стране могучей индустрии, стране колхозов и совхозов. Как же мне, сыну бывшего безземельного и безлошадного крестьянина, в поисках земли переселявшегося в Сибирь, как мне не работать по-стахановски?

С каждым годом все культурней и зажиточней становится наша жизнь. Эту счастливую, радостную жизнь создал наш героический советский народ под руководством коммунистической партии и ее великих вождей — Ленина и Сталина. И никогда, никому, никаким заклятым врагам советского народа не отнять у нас завоеванной счастливой жизни.

Белгородская МТС

И. Кучев

Люблю свой труд, горжусь своей родиной

Перед началом свеклоуборки среди шоферов нашей Шебекинской МТС начало развертываться соцсоревнование. Мы написали обращение ко всем шоферам свеклосеющих районов Союза, на которое дружно откликнулись шоферы многих МТС.

Я тщательно продумал все процессы, связанные с возкой свеклы, хорошо изучил дорогу, подготовил к работе прикрепленных к машине грузчиков и взял на себя обязательство не допускать ни одной аварии.

Тщательным уходом, аккуратной ездой я добился того, что моя машина, отработав на свеклоуборке около месяца, не имела ни одной поломки, ни одного повреждения и сейчас в таком же состоянии, как и в первый день выезда на работу.

С огромной радостью прочитал я постановление Курского обкома по поводу предоктябрьского соревнования шоферов свекловичных МТС. Это постановление, одобряющее нашу инициативу о соревновании за досрочное выполнение плана перевозки сахарной свеклы и предусматривающее созыв совещания передовых водителей свекловичных МТС, подбодрило нас, удвоило наши силы.

Мы сейчас работаем действительно по-стахановски. Обидно, что таким коротким кажется день. Ведь в этом году машина в одну смену выработывает больше, чем в прошлом году при двухсменной работе. За 20 рабочих дней я сделал на машине ЗИС 9300 тонно-километров, ежедневно выполняя план на 300 с лишним процентов.

Таких, как я, в нашей автоколонне с каждым днем становится все больше. В настоящее время около двадцати шоферов почти выполнили сезонную норму по вывозке свеклы. Каждый упорно и настойчиво добивается первенства.

В нынешнем году могучий советский народ празднует 20-летие Великой социалистической революции. Я горжусь тем, что вместе со всем нашим многомиллионным народом активно участвую в строительстве нового общества. Я горжусь званием гражданина социалистического государства, званием стахановца, ибо стахановцы в нашей стране — новаторы производства, передовики борьбы за повышение производительности труда.

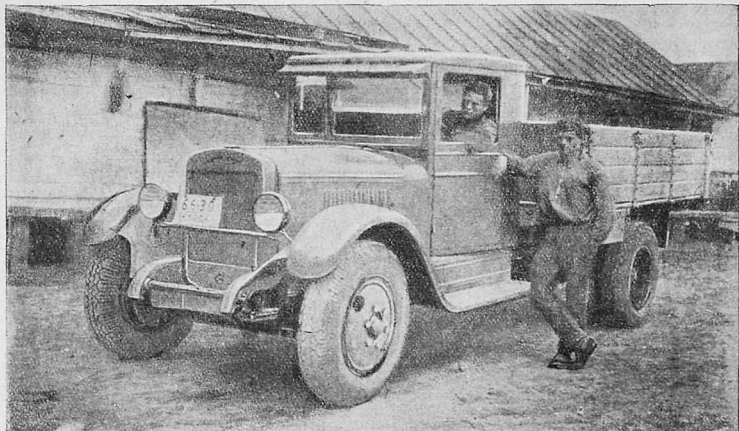
Накануне 20-й годовщины, в честь которой мы организовали соцсоревнование в нашей автоколонне, я обещаю значительно перевыполнить взятые на себя обязательства.

Наша большевистская партия, наше советское правительство открыли каждому гражданину великой родины социализма широкую дорогу для проявления всех своих способностей.

Мы имеем право на труд, на образование, на отдых. Ежедневно, ежечасно мы пользуемся этими правами, радуясь той счастливой, цветущей жизни, какую дал нам товарищ Сталин. И самое мое горячее желание работать еще лучше, чтобы своим трудом еще больше укрепить силу своей родины, мощь и счастье нашего великого народа.

Шебекинская МТС

Николай Репин



Шофер-стахановец т. Репин за рулем своей машины

Научимся работать по-сталински

Возка сахарной свеклы является одним из серьезнейших участков свеклоуборки. Важно не только своевременно выкопать и очистить свеклу, но и организованно, быстро перебросить ее на приемочные пункты заводов.

Автоколонна нашей Шебекинской МТС является инициатором предоктябрьского соревнования по возке свеклы. Перед началом возки все машины были распределены по колхозам. Меня прикрепили к колхозу «Червона Зірка», расположенному в 26 км от приемного пункта.

Я поехал в колхоз, договорился с председателем, чтобы он мне выделил хороших грузчиков. Председатель обещал не только дать грузчиков, но и ускорить постройку бункера. Грузчиков я подобрал себе хороших, а бункер так и остался недостроенным.

Благодаря хорошей работе грузчиков я теперь делаю в день 9—10 эздок против 4 эздок в прошлом году. На машине ГАЗ я вырабатываю в смену в среднем 480% плана.

Мое обязательство сделать на автомобиле ГАЗ-АА за сезон (45 дней) 5000 тоннокилометров, вместо правительственной нормы 3500 тоннокилометров, я выполнил и не в 45, а в 14 дней. За 14 дней я сделал 5164 тоннокилометра и заработал 922 рубля. В некоторые дни я перевыполнял норму на 600—700%.

Сейчас, в дни подготовки к 20-летию Октябрьской социалистической революции, я набираю темпы и к концу возки свеклы надеюсь выполнить три нормы.

Но я забочусь не только о выполнении норм по тоннокилометражу. Я стараюсь, чтобы на сдаточный пункт доставлялась высококачественная и полноценная сахарная свекла. В первые дни работы привозимую мною свеклу часто браковали и колхозники вынуждены были вторично перебирать ее. Я лично от этого ничего не терял. Доставка свеклы мне засчитывалась, но меня это не могло удовлетворить. Я выяснил причину, по которой браковалась свекла. Оказывается, бригадир неправильно разяснил колхозникам, занятым на обрезке свеклы, как обрезать хвосты и боковые отростки. Я разяснил в звеньях, как нужно производить эту работу, и с тех пор не было ни одного случая брака.

Помощи со стороны колхоза мы получаем мало. Правда, в квартире, где мы проживаем в период свеклоуборки, правление колхоза поставило патефон, дало пластинки. Но вот, сколько я ни просил председателя колхоза, дорожного ремонтера, уполномоченного райкома, чтобы исправили дорогу в деревне Неклюдово, никто ничего не сделал. Пришлось самому, вместе со стажером и грузчиками, в течение нескольких часов подтаскивать песок и рассыпать по дороге, так как от дождей

ее развезло и машина толкнула на первой передаче еле-еле взбиралась в гору.

Такое же положение и с движением по дорогам. За порядком движения никто не следит; колхозники ездят по обеим сторонам дороги, не соблюдая никаких правил, а это значительно усложняет нашу работу, особенно в ночное время.

При хорошей организации работы и помощи со стороны руководителя МТС и колхозов мы могли бы работать еще лучше.

Я взял на себя обязательство уложиться в летние нормы расхода горючего на перевозке свеклы. Это обязательство я выполнил. За месяц работы на свеклоуборке я не только уложился в летние нормы, но и сэкономил 60 кг бензина.

Работая по-стахановски, я стараюсь передать свой опыт стажерам. Как только ко мне прикрепляют стажера, я прежде всего знакомлю его с машиной, учу, как нужно заправлять ее, и разясню, какие могут быть неисправности и как их устранить. Потом, когда стажер сам начинает управлять рулем, я требую от него строгого соблюдения правил автодвижения, приучаю его к дисциплине, так как недисциплинированность приводит к авариям и травматическим случаям. На конкретных примерах я разясню стажеру, к чему может привести ухарство и разгильдяйство, требую от него внимательного и добросовестного отношения к работе.

Мой бывший стажер т. Стрижаков в прошлом году, работая в Б. Троицкой МТС, давал самые высокие показатели. Неплохо работает мой недавний стажер т. Дьяков, систематически перекрывающий нормы перевозок.

Передачей стахановского опыта, применением стахановских методов работы мы сумели добиться не только выполнения, но и значительного сокращения установленных сроков вывозки свеклы.

За высокие стахановские показатели я был премирован дирекцией МТС именными часами. Теперь я поставил перед собой задачу сделать за сезон не менее 10 500 тоннокилометров, т. е. выполнить три правительственных нормы.

Знатные стахановцы железнодорожного транспорта Кривонос, Огнев, Богданов и другие обратились недавно через газету «Правда» с призывом ознаменовать 20-летие советской власти новыми производственными победами. Мы, работники автотранспорта, отвечаем на этот вызов конкретными делами. Под руководством нашей коммунистической партии и любимого вождя товарища Сталина мы все должны работать по-большевистски, по-сталински.

Роман Сотников

Шебекинский р-н

Мотоциклетное первенство СССР

Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ

Торжественным парадом начались 30 сентября в Киеве соревнования на личное первенство СССР по мотоциклу.

Стройными рядами выстроились у своих машин участники соревнований. В центре команды Москвы — «Динамо», Центральный авто-мотоклуб (ЦАМК), «Старт». В их рядах «корифей» мотоспорта — Закревский, Савостьянов, Иваненко, Силкин и др.

Рядом ленинградцы во главе с рекордсменом — победителем весеннего приза «первенство марки» — Мустейкинсом. Харьковскую команду возглавляет рекордсмен Лорент.

Много талантливой молодежи выставили на старт 20 городов Советского Союза. Лучшие силы мотоспорта дали Баку, Минск, Ростов-на-Дону, Киев, Одесса и др. Советские мотозаводы (Ижевский, Таганрогский, Подольский) послали своих опытейших гонщиков. Заметную группу составляют женщины. Представленные в прошлом году одной ленинградской Котовой, которая шла вместе с мужчинами, они в этом году выделены в самостоятельную группу. Представительницы семи городов оспаривают женское первенство страны по мотоциклу.

Около пятидесяти процентов мотоциклов, участвующих в первенстве, — машины советского производства. Маленькие, изящные «октябри», стройные ИЖ перемежаются с мощными, прекрасно отделанными машинами Подольского и Таганрогского заводов.

Открывается митинг. Главный судья соревнований — Герой Советского Союза А. В. Ляпидевский и председатель комитета содействия первенству — представитель Совнаркома Украины т. Милько приветствуют участников.

— Советский мотоспорт должен стать массовым. Все должны уметь управлять мотоциклом и автомобилем, чтобы в нужный момент суметь использовать это незаменимое боевое оружие и бить врага на его же территории, — так закончил свое выступление т. Ляпидевский.

В воздухе появляются самолеты. Они делают несколько кругов и сбрасывают на двух парашютах букеты ярких цветов и приветственный выпел.

Флаг соревнований поднят. Мощные звуки «Интернационала», громовое «ура» участников и зрителей в честь вождя народов, лучшего друга советских физкультурников, товарища Сталина — заключают торжественную часть.

Растянувшись длинной цепочкой, гонщики отправляются на старт. С трибуны их приветствуют представители украинских партийных и советских организаций, Герои Советского



Главный судья соревнований Герой Советского Союза тов. А. Ляпидевский приветствует участников соревнований

Фото М. Прехнера

Союза тт. Рычагов и Шмельков — любители мотоспорта.

СОВЕТСКАЯ МОЛОДЕЖЬ ВПЕРЕДИ

В первые два дня соревнований (30 сентября и 1 октября) была разыграна «километровка» с хода и с места. Этот вид соревнований наиболее полно выявляет динамичность мотора, опытность и техническую грамотность гонщика.

Борьба за победу отличалась редким упорством и в большинстве случаев победа определялась лишь десятками долями секунды.

Начинают соревнование машины советского производства до 300 см³. Москвич Иваненко («Динамо») показал лучшее время и с хода и с места: 34,38 сек. с хода (средняя скорость 104,7 км/час) и 45,73 сек. — с места. Вторым в обоих случаях приходит Гарнек (Москва, «Старт»), проигравший в гонке с места всего три десятых секунды. Ленинградец Мазнин, занявший третье место, в свою очередь про-

играл Гарнеку также лишь две десятых секунды.

Список новых рекордов страны открывают женщины. Ирина Владимирова (Москва, ЦАМК) проходит километр с хода в прекрасное время — 36,89 сек. (средняя скорость 97,5 км/час). Это — новый всесоюзный рекорд. В километровке с места Владимирова, пройдя это расстояние в 48,13 сек., также устанавливает новый всесоюзный рекорд. В этом году Владимирова третий раз бьет рекорды по километровке. Безукоризненная работа мотора, систематическая тренировка, прекрасная ночная посадка — причины ее успеха.

Хорошо подготовленной проявила себя в километровке и лениградка Салтыкова, занявшая в обоих случаях вторые места с хорошим временем.

Выступавшая впервые, самая молодая из участников первенства, девятнадцатилетняя Свиридова (Подольск) прошла километр с хода со средней скоростью 105 км/час и с места — 86 км/час. Оба результата — новые рекорды страны.

РЕКОРД, ПРОЖИВШИЙ НЕСКОЛЬКО МИНУТ

В розыгрыше по этому же классу машин для мужчин представитель Подольска Кривошеев, шедший под № 24, прошел километр с хода в 28,7 сек. (125 км/час), установив новый всесоюзный рекорд. Но ему суждено было жить лишь несколько минут. Шедший также на машине ПМЗ, его одноклубник Грингаут проходит дистанцию в 27,08 сек. (133 км/час) и остается рекордсменом Союза. Третьим приходит москвич Непель («Старт») с хорошим результатом — 118,4 км/час.

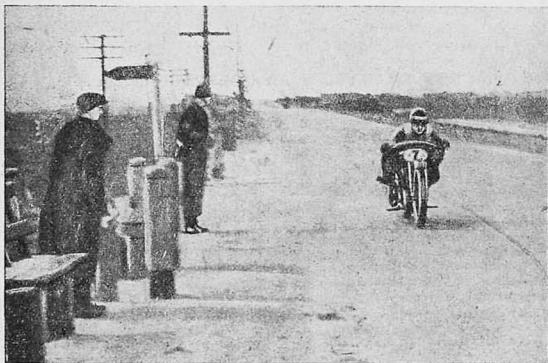
Наступила очередь машин иностранных марок. По классу до 350 см³ первенствует москвич Силкин («Старт»), прошедший километр с хода в 28,39 сек. (125,4 км/час), побив всесоюзный рекорд, принадлежавший ранее



Москвичка Ирина Владимирова (ЦАМК) — рекордсменка СССР по километровке с хода и с места и шоссейной гонке на 100 км (на советской машине ИЖ-7)

Фото Брискина

харьковчанину Лоренту. Но в километровке с места Силкин неожиданно проигрывает лениградцу Силантьеву, показавшему хорошее время — 38,01 сек. (94,7 км/час).



Гонщик Жемарин (Москва, «Старт») в пути

Фото М. Прехнера

К ЧЕМУ ВЕДЕТ НАСТОЙЧИВОСТЬ

По классу машин до 500 см³ обе километровки выигрывает ленинградец Зотов, показав скорости 142,5 и 105,1 км/час. Следует отметить настойчивость этого талантливго гонщика. Перед самым выездом в Киев его постигла неудача. Серьезная, казалось безнадежная авария вывела из строя его «Ариель». Но настойчивость, упорное желание выступить на первенство — сделали свое дело. В результате напряженного труда он восстановил свою машину. За два первые дня Зотов завоевал два первых места. В обоих случаях (с небольшой разницей) вторым за ним пришел москвич Бучин (ЦАМК).

По классу машин до 750 см³ (БМВ) первое, второе и третье места в обоих видах километровки заняли последовательно Савостьянов (Москва, «Динамо»), Игенберг (Киев) и Михайлов (Москва, «Динамо»). Савостьянов, показав в километровке с хода хорошее время — 23,3 сек. (154 км/час), много выиграл у всех своих конкурентов «одноклассников».

В самом «мощном» классе — свыше 750 см³ — оба дня первенствовал москвич Жданов («Старт»); Ратнов (ЦАМК) и Лорент (Харьков) вышли в этом классе на второе и третье места.

ВНЕ КОНКУРСА

С большим нетерпением ожидали выступления шедшего вне конкурса на Харлее (1200 см³) т. Закревского. В многочисленных попытках Закревскому удалось показать скорость, близкую к 170 км/час. Но рекорд (172,166 км/час), принадлежащий ему же, остал-

ся непобитым. Свой относительный неуспех Закревский объясняет недостаточной подготовленностью машины. Обтекатели, поставленные на отдельные агрегаты мотоцикла, применить не удалось и после пробы их пришлось снять.

НОВОЕ ДОСТИЖЕНИЕ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

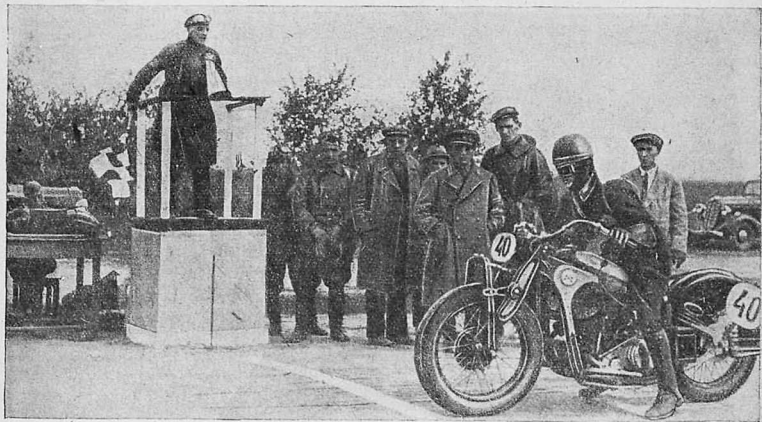
После мотоциклетных километровок состоялись показательные заезды автомобилей, реконструированных на базе ГАЗ и М-1. Все четыре участвовавших машины побили рекорд на 1 километр с хода. Лучшее время было у пары Клешев — Трусилло (Ленинград) — 142 км/час, выигравших призы журнала «За рулем» и Центрального авто-мотоклуба, за ними Руданов — Жаров — 137,1 км/час, затем Герель — Чернышев — 132,1 км/час в москвич Кульчицкий — 131,1 км/час. Километровку с места выиграла пара Руданов — Жаров — 93,56 км/час.

ВЛАДИМИРОВА БЬЕТ МУЖСКОЙ РЕКОРД

Третий день первенства был посвящен «стайерским» дистанциям. Мужчины идут на 300 км, женщины — на 100 км.

Бесконечная лента прекрасного Житомирского шоссе уходит далеко вдаль и сливается с горизонтом. Шоссе закрыто для движения. Опасность устранена.

Гонку начинают женщины. Через каждые 30 сек. по взмаху флажка главного стартера Будаева машины срываются. Быстро набирая скорость, уносятся гонщицы. Пятой пускают Владимирову. Ее номер — 37 — уже



Тов. Свиридова (Подольск) на старте километровки с места

Фото М. Прехнера



Женщины-гонщицы на старте. Впереди т. Савицкая (Баку), за нею т. Кудрова (Минск) и т. Солдатова (Ленинград)

Фото М. Прехнера

стал популярным. Ее низкую гоночную посадку киевляне уже знают и отличают.

Как-то покажет она себя на длинной дистанции? Соединение быстроты и выносливости, тщательное наблюдение за мотором, за

смазкой, тактический расчет гонки — все это необходимо для выигрыша. Рекорда на эту дистанцию для женщин нет. Они впервые участвуют в такой гонке.

Первые пятьдесят километров Владимирова проходит немногим более получаса. Если так пойдет дальше, то не поздравится и мужскому рекорду этого класса машин, принадлежащему москвичу Новикову — 1 час 14 мин. 40,4 сек.

Вот вдалеке показывается машина. Белый шлем (отличительный признак клуба ЦАМК) сверкает на солнце. Это — Владимирова. Взмах флажка — дистанция пройдена в 1 час 08 мин. 32,2 сек. Прекрасное время, на 6 мин. лучше мужского рекорда. Второй — в 1 час 17 мин. 50,7 сек. — финиширует Дюдина (Таганрог), третьей — Тимофеева (Ижевск).

САВОСТЬЯНОВ И БУЧИН — ГЕРОИ ДНЯ

На старте — 70 машин. Это мужчины отправляются в 300-километровую гонку. Контрольный пункт будет попутно засекать время прохождения 100 км, так как возможны новые рекорды и на эту дистанцию.

Первыми стартуют машины малых кубатур. Среди участников этого класса — волнение. Только что установленный Владимировой рекорд — «крепкий орешек». Многим он окажется не по зубам. Все более и более мощные машины срываются со старта и, по выражению главного судьи, Героя Советского Союза т. Лянидовского, «ложатся на курс».

Мимо судейской трибуны, приветствуя судей поднятой рукой, проносятся москвичи Бучин и Ратнов. Затем пролетает киевлянин Игенберг, а за ним мощные ПМЗ, Харлеи, Ариелы.

С контрольного пункта «100 км» извещают о многочисленных рекордах на эту дистанцию по разным классам машин. Зачеркнул



Маршрут кросса таил в себе много «сюрпризов» для гонщиков. На фото — Савостьянов (Москва, «Динамо») преодолевает одно из препятствий

Фото М. Прехнера

старый рекорд Савостьянов, пройдя 100 км в прекрасное время — 49 мин. 17 сек. (средняя скорость 121 км 721 м в час). Этим достижением он бьет не только рекорд своего класса (до 750 см³), но и перекрывает рекорд для машин свыше 750 см³. Не отстает от него и Бучин, прошедший дистанцию в 100 км на БСА (500 см³) в прекрасное время — 51 мин. 48 сек. и поставивший исключительный рекорд (средняя скорость 115,7 км/час), Иваненко и Пешехонов (Ижевск) «бьют» старое время Новикова.

Силкин, пройдя дистанцию со средней скоростью свыше 100 км/час, устанавливает новый всесоюзный рекорд для класса 350 см³.

Но этими прекрасными достижениями не ограничился незабываемый для мотоспортсменов день. Трехсоткилометровая дистанция порадовала не меньшим количеством рекордов. Бучин, Грингаут, Силкин, Савостьянов — новые рекордсмены страны на 300 км. Не секунды, не минуты, а целые длинные часы отдают новые рекорды от старых.

ТЯЖЕЛЫЙ КРОСС

Последний день соревнований — кросс — был, пожалуй, самым интересным, но и самым трудным из всей программы первенства. Трасса кросса — 105 км (два круга по 52,5 км) — исключительно трудна. Весь путь таит в себе неожиданности и «сюрпризы». 60% пути — песок, большие подъемы и спуски, много оврагов, поворотов под углом в 90° и в довершение — два брода через речки шириной 6—9 м.

Много выносливости, физической подготовленности, выдержанности, умения быстро, почти на ходу, исправлять неизбежные «задержки» требует этот вид мотосоревнований.

В этом кроссе Пешехонов (Ижевск) на мотоцикле ИЖ-7 показал абсолютное лучшее время всех классов машин, пройдя дистанцию кросса в 2 часа 17 мин. Победителями кросса по своим классам машин вышли Потани (Та-



Ленинградец т. Мустейкис — чемпион СССР по мотоспорту в классе советских мотоциклов до 300 см³.

Фото Брискина

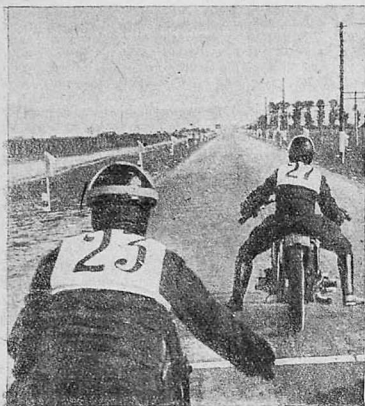
ганрог), Силантьев (Ленинград), Дробицкий (Севастополь), Игенберг (Киев), А. Зайцев (Баку). Как видите, ни одного москвича!! «Москвичи любят асфальт» — шутили победители.



Мотокросс. Вперед! т. Пузанов (Севастополь), за ним т. Шадрин (Ижевск)

Фото М. Прехнера

Двадцать четыре новых всесоюзных рекорда — итог мотоциклетного первенства 1937 года. Кто же эти новые рекордсмены страны?



Километровка с места. Подольский гонщик г. Чиненов (№ 27) берет старт. За ним стартует (№ 23) г. Неппель (Москва)

Фото М. Прехнера

«Савося», — так ласково зовут москвича Савостьянова, возглавляющего список рекордсменов. Рабочий-слесарь с 27-летним стажем,

участник гражданской войны — он 18 лет назад стал увлекаться мотоциклом.

Собирая машины из старых частей, комбинируя и изобретая, он создавал «новые модели» и пробовал их на гонках. Много энергии и настойчивости потратил Савостьянов, прежде чем стал рекордсменом страны. Поставить в один день четыре всесоюзных рекорда, быть первым в трех заездах — это не шутка. И это в 41 год!

Самая юная рекордсменка — комсомолка Лидя Свиридова. Она разносторонняя спортсменка, участница велосипедных и конькобежных соревнований. Ее мечта — поступить на мотобатделение высшей школы тренеров.

Ее однокласснику Евгению Грингауту 21 год. Он уже не новичок в мотоспорте. В его активе ряд побед и классных мест в кроссах, на ипподроме и по шоссе. Окончив мотобатделение Инфизкультла, он продолжает учебу на командном факультете по авиационному отделению. Комсомолец, прекрасный спортсмен, жизнелюбный Грингаут через два года будет летчиком.

Далее в списке лучших — инженер авиационной промышленности коммунист Силкин, молодые рабочие Пешехонов и Кривошеев, студент Бучин, инструктор мотоспорта Владимиров. У всех разное положение, разные возрасты, но все они — в первую очередь замечательные советские люди!

Высокое звание чемпионов страны по мотоспорту (по комплексу) присваивается гг. Мустейкису (Ленинград), Грингауту (Подольск), Силкину (Москва, «Старт»), Бучину (Москва, ЦАМК), Савостьянову (Москва, «Дн-чмо»), Лоренту (Харьков). Кроме того звание чемпионов СССР по отдельным дистанциям присуждено гг. Иваненко, Грингауту, Силкину, Курчевскому, Кривошееву, Бучину. Звание чемпионов СССР по кроссу получили гг. Пешехонов, Потани, Силантьев (Ленинград), Дробницкий (Севастополь), Игенберг (Киев), Зайцев А. (Баку).

Мастера высоких скоростей

А. Иваненко

Андрей Михайлович Иваненко, уроженец г. Баку, с ранних лет познал трудовую жизнь. Он был когеларом на одном из пароходов, плававших по Каспию, и несколько лет слесарем.

Будучи призван в армию в 1914 г., Иваненко отпросился в авточасть и был направлен в петроградские авторемонтные мастерские. Здесь состоялось первое практическое знакомство с автомобилем и мотоциклом, определившее его жизненный путь.

Андрей Михайлович с улыбкой вспоминает сейчас, как долго возился он, восстанавливая впервые старый американский мотоцикл Иель. В следующие несколько лет через его руки прошли один за другим «Гумбер» с водяным охлаждением, «Нортон» и «Триумф» с фемениными передачами, «Рудж», старый «Харлей» и другие.

В 1920 г., работая старшим шофером в Тульском губкоме партии, Иваненко начи-

нает серьезно заниматься мотоциклетным спортом. Опыт, настойчивость и огромный интерес решили успех этого дела. Уже через год в соревновании на 100 км, организованном в Туле, он занимает первое место на мотоцикле «Триумф» класса 500 см³, завоевав первенство РСФСР.

Далее Иваненко делает все большие успехи, дает все более высокие результаты и никому не уступает первенства в гонках 1922, 1925 и 1926 гг.

С 1926 по 1929 г. Иваненко занимает ряд первых мест как в местных, так и междугородных соревнованиях, где ему приходилось состязаться и с ленинградцами, и с москвичами.

Двенадцать лучших гонщиков отдельных городов Союза в 1927 г. отправляются в пробег Москва — Париж — Москва с целью установления связи со спортивными рабочими организациями. Среди этих двенадцати



гонщиков был и Андрей Михайлович Иваненко.

В 1929 г. он приехал в Москву и здесь, в качестве члена общества «Динамо», неоднократно брал первые места в соревнованиях на шоссе, трек и ипподроме. В Москве, начиная с 1935 г., он ежегодно устанавливал новые всесоюзные рекорды. Последнее его достижение на советском мотоцикле ИЖ-7 — километр с хода — 33 сек. (скорость 109,090 км в час), километр с места — 44,65 сек. (скорость 80,629 км/час). Это было совсем недавно — 26 июля этого года на 80-м километре Серпуховского шоссе.

На советский мотоцикл ИЖ-7 т. Иваненко пересел в 1934 г. За это время он участвовал в зимних гонках по маршруту Москва—Ногинск—Москва, в трех гонках на ипподроме, в военнизированном кроссе на 139 км и всюду был первым.

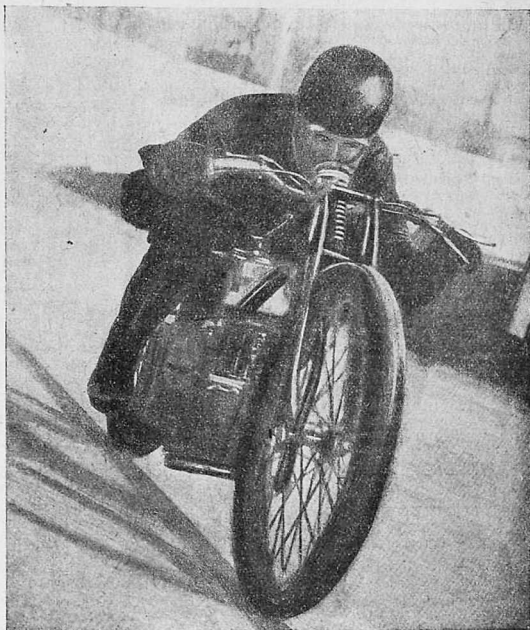
Успехи Иваненко являются результатом постоянной тренировки, постоянной заботы об улучшении динамических качеств своей машины.

На мотоцикле ИЖ-7 он многое изменил — реконструировал двигатель, повысил мощность путем переделки всасывающих и продувочных окон, повышения степени сжатия и подбора специального, наиболее эффективно горючего. За время испытания мотоцикла ИЖ-7 он передал заводу около 200 предложений, часть из которых принята и реализована.

Свои достижения т. Иваненко отнюдь не считает пределом. Он предполагает в самом ближайшем будущем перекрыть собственный рекорд, а в последующем начать тренировку на новых мотоциклах ИЖ-9. Сейчас он работает над проблемой достижения максимальных скоростей, в первую очередь над созданием нового компрессора, который должен повысить мощность мотоцикла.

Иваненко — один из способных представителей пока еще немногочисленного отряда авто-мотоспортсменов. Нет сомнения, что его достижения были бы значительно выше, если бы он работал в лучших условиях, если бы авто-мотосекция «Динамо» оказывала ему необходимую помощь.

Н. З-ер



Тов. Иваненко А. на трене

МАЛЕНЬКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Перед нами отчет Московского автомобильного общества за 1913 г. Перелистывая страницы этого отчета, лишний раз убеждаешься, как неизмеримо далеко ушли мы от тех времен.

Русские купцы и помещики, стремившиеся во всем подражать Европе, пытались заниматься и автомобильным спортом.

«Спортивная деятельность Московского автомобильного общества, — как повествует отчет, — проявлялась, главным образом, в распространении автомобильного туризма и в оказании посильного содействия своим членам к облегчению автомобильного спорта в России».

Эти строки невольно вызывают улыбку, когда поближе познакомишься с отчетом. Занятия членов почтенного общества весьма далеки от автомобильного спорта.

Автомобиль в царской России был привилегией небольшой кучки родовых и денежной знати. Это ясно видно из самого отчета автомобильного общества, председателем которого был князь Щербатов. В списке членов мелькают такие «сиятельные» лица, как граф Олсуфьев, князь Оболенский, царский холоп граф Фредерикс, палач генерал Меллер-Закомельский, фабрикант Крестовников и т. д. и т. п. Некоторые из них, как, например, барон Кноп, состояли в обществе всем семейством.

Деятельность автомобильного общества в 1913 г., как явствует из отчета, выразилась в основном в проведении нескольких увеселительных поездок в подмосковные места. В отчете эти поездки громко именуются пробегами. Но о характере их можно судить по восторженным описаниям банкетов, устроенных по дороге в имениях знатных членов общества.

Вот наудачу выдержка из отчета об одном «пробеге».

«Подъезжая к Твери, участники пробега у заставы были радушно встречены офицерами лейб-драгунского полка и приглашены в полковое собрание, где состоялся банкет. Последний прошел очень оживленно и закончился поздно ночью».

В таком, примерно, духе выдержаны описания почти всех «пробегов», проводившихся обществом. Автомобиль для его членов служил главным образом средством развлечения. Это, разумеется, ни в коей мере не способствовало развитию автомобилизма.

Крестьяне деревень, через которые проезжали подгулявшие купчики и фабриканты, относились к барским затеям явно враждебно, так как машины доставляли им много хлопот. Лошади при встрече с автомобилем парохались в стороны, опрокидывая и ломая телеги, давая людей. Из опасений неприятных встреч с мужиками именитым путешественникам приходилось выставляться по пути охрану. В отчете об одном пробеге так и говорится:

«По обеим сторонам нашего пути мы встречали специально расставленных стражников».

В другом месте с особенным удовольствием отмечается, что «по всей Курской губернии нас встречали расставленные по пути нашего пробега сотские и десятские всех расположенных недалеко от дороги деревень».

В отчете ярко описывается, как «встречало» население злополучных автомобильных.

«По пути сельское население забрасывало наши автомобили иногда довольно обильными и увесистыми букетами. Как выяснилось, они были снабжены камнями и один из них попал в автомобиль № 20, разбив зеркальное стекло как раз против лица шофера. К счастью, разлетевшиеся во все стороны осколки не причинили никакого вреда. К месту происшествия поспешил на велосипеде урядник и нагнал виновника, который, как впоследствии выяснилось, понес должную кару».

Единственным мероприятием автомобильного общества, заслуживающим некоторого внимания, был пробег Москва — Париж — Москва. Для того времени это было большим событием, но пробег представлял интерес лишь для тех иностранных фирм, на автомобилях которых ездили в Париж русские буржуа.

Этот пробег, как полагается, был ознаменован попойкой на Воробьевых горах. При этом члены общества выкинули трюк, отлично характеризующий уровень автомобильной культуры русского купчества.

Випс-командор пробега миллионер Мамонтов назначил приз — массивный серебряный жбан — тому из участников поездки на Воробьевы горы, который придет туда «наиболее трудным путем».

Приз завоевал некий Бабанин. Сей любитель автомобильного спорта придумал более чем оригинальный способ поездки. Он доехал до Крымского моста, погрузил свою машину на плот и приплыл на нем по Москва-реке к Воробьевым горам. Здесь автомобиль выгрузили тридцать, специально для этого нанятых, крестьян и втащили его на веревках на крутой подъем к ресторану.

* *

*

Прошло двадцать три года со времени, описанного в отчете Московского автомобильного общества. Но кажется, что это было в незапамятные времена. Какая пропасть легла между тем миром и нашей советской действительностью. Графы Олсуфьевы, князья Щербатовы и иже с ними навсегда выброшены в мусорную яму истории.

Сегодня по улицам городов, по трактам и проселкам советской земли ходят сотни тысяч автомобилей, сделанных нашими руками, из наших материалов, на наших заводах. За рулем их сидят новые хозяева, дети тех самых крестьян, которые забрасывали когда-то камнями барские машины.

Автомобиль совершает свое победное шествие по необозримым просторам обновленной страны.

И. К.—ов

БОЕВЫЕ ЭПИЗОДЫ

У Ефимова в сущности не было детства. Он не помнит себя веселым и беззаботным ребенком. Двенадцати лет он ушел в батраки, а в шестнадцать работал в Петербурге чернорабочим на заводе.

В 1915 г. Ефимова по мобилизации взяли в царскую армию.

Маршировка, обучение, карьеры, наряды вне очереди, затем — фронт, окопы — такой путь вместе с сотнями тысяч солдат проделал рядовой 2-го броневго дивизиона Николай Ефимович Ефимов.

На Западный фронт пришли первые вести о Великой Октябрьской революции. Ефимов с товарищами пробирается в Москву и вступает добровольцем в автоброневую бригаду.

НА ОХРАНЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

На станции горели огни, светились зеленые и красные фонари стрелок и семафоров. В полумраке, на привозкальных путях чернели длинные эшелоны теплушек. Около них маячили фигуры часовых.

Мутно-желтая мгла повисла над станцией. Изредка, дыша клубами пара, грузно проползал паровоз, отводя на запасные пути пустые вагоны. И вдруг засветили пули. Под дробный стук пулеметов бежали и падали люди. Кавалерия белых совершала очередную налет на станцию Борисоглебск, занятую красными.

Спешно организуется бронепоезд. Его едва ли можно было считать грозным боевым оружием. На обыкновенную железнодорожную платформу был поставлен старый и не совсем исправный броневой автомобиль «Гарфорд» с одним орудием и тремя пулеметами. К платформе прицепили четыре товарных вагона, «забронированных» мешками с песком, где помещался отряд пехотинцев. Этот бронепоезд, курсируя между станциями Борисоглебск и Грязи, не только охранял свой участок от налетов белой конницы, но и наносил врагу весьма чувствительные удары. Одним из боевых участников этого отряда был водитель бронемашинки Ефимов.

ЗАДАЧА ВЫПОЛНЕНА

Начальник бронепоезда предупредил:

— К рассвету приготовить две бронемашинки. Задача — прорвать проволочные заграждения, смять переднюю линию фронта врагелевских войск и занять хутор «Каменный колодец».

За бронемашинками должна была выступить пехота.

В три часа сорок минут артиллерия красных начала обстреливать противника. Броневники смяли проволочные заграждения и устремились к пулеметным гнездам врагелев-



Тов. Ефимов Н. — шофер автобазы СНК СССР

цев. Шахаясь от взрывов снарядов и пулеметного огня, белые с боем отступали, а на них наседали броневики и пехота.

За рулем одного из броневиков — командир машины Суханов. За наблюдателя — Ефимов. Два пулеметчика по обеим сторонам.

В ушах звенело от гула брони, от пулеметной стрельбы. Впереди — удиральная тачанка, заряженная тройкой. Заработала белая батарея, начавшая пристрелку по броневнику. С тачанки застрекотал пулемет.

Куда? На батарею или за тачанкой? Глаза подсказали — за тачанкой. Она ближе, да и нужно, кстати, сменить направление, чтобы батарея потеряла цель.

Броневик неся, настиг тачанку. Люди с тачанки бросились враспылку. Остался один ездовой. Подъехал, забрал новенький пулемет «Винкеры», а лошадей вместе с ездовым отправили в тыл.

Теперь — на батарею! Но батарея нащупала броневик и из своих двух орудий открыла по нему огонь. Через открытый передний щиток осколком снаряда ранен в голову Суханов. Но он не бросает управления машиной. Не доезжая двухсот метров до батареи, отказал мотор. Такие остановки случались часто, так как мотор работал на смеси денатурата и эфира.

Ефимов под артиллерийским обстрелом выскакивает из машины, открывает броню мотора, начинает засасывать горячее в карбюратор.

Мотор заработал и броневик продолжал свои боевые операции.

Через час бой был закончен. Из хутора «Каменный колодец» белые были выбиты.

АГИТАТОР

— Сегодня едем агитировать за советскую власть, готовь, Николай, машину, — обратился к Ефимову командир Суханов.

В машину грузят листовки, присланные из политотдела дивизии, и она отправляется вдоль окопов, занятых белыми.

По-разному встречают машину белые. Многие бросают винтовки, поднимают руки вверх, выражая готовность сдаться в плен. Нередко машину встречают бешеным пулеметным и ружейным огнем.

Суханов невозмутимо забрасывает листовки в окопы белых. Машина, выполнив задание, возвращается в расположение своих войск.

А ночью сказываются результаты агитации: по одному, по два, нередко целыми отделениями, вместе с оружием, переходят к красным солдаты врангелевской армии.

НЕУДАЧНАЯ АТАКА БЕЛЫХ

24-й бронетряд имени Ленина, в котором находился т. Ефимов, переброшен на участок Каховка—Чаплинно.

Первые дни все было спокойно. Но рано утром 4 октября 1920 г. Врангель повел наступление.

Под прикрытием темноты на территорию красных проникло 14 крупных танков врага. На броне были написаны названия каждого танка.

Первый танк подошел к расположению бронетряда, команда которого находилась неподалеку на отдыхе в землянках.

Автомобиль в колхозе

Утро развеяло плотную пелену тумана, неподвижно висевшую над селом. С полей потянуло запахом распаханного чернозема и бензина.

Колхозники и колхозницы потянулись на конюшни, в кладовые. Шоферы завели моторы собственных колхозных машин и, обгоняя подводы и велосипедистов, выехали в поле. Наступил очередной рабочий день.

Свеклоуборка — в самом разгаре. Сотни женщин, десятки подвод, две автомашины с утра до вечера работают на плантациях.

Мы беседуем с председателем колхоза им. 13-й годовщины РККА Никитой Семеновичем Тарасовым.

— Насколько рентабельны автомобили в колхозе?

Тарасов улыбается.

— При покупке первой автомашины в 1935 г., — говорит он, — наплись колхозники, считавшие это дело невыгодным, убыточным.

Но машина сама за себя агитировала. За два месяца 1935 г. она вывезла в поле 2 тыс. тонн навоза, а в 1936 г. сделала 12 800 тонно-километров и сэкономила 12 тыс. колхозных рублей за вычетом средств на горючее, резину, ремонт и оплату водителя. В этом году колхозный автомобиль перевез 1 800 тонн на-

Танк решил уничтожить бронемашину красных и открыл по ним стрельбу из орудия и пулеметов. Кругом свистели пули и рвались осколки снарядов. Один из артиллеристов выскочил из землянки и под огнем неприятельского танка бросился к бронемашине. Вскочив в одну из них, он вторым выстрелом из орудия броневика снес башню танка. Танк загорелся.

Всего закончил свою службу у белых и другой танк. Он следовал немного правее первого, провалился в землянку и выбраться оттуда не смог.

Остальные 12 танков были сбиты метким огнем артиллерии красных.

* *
* *
* *

За геройство, проявленное в боях, т. Ефимов награжден орденом Красного знамени.

«Мы били белых, не имея почти никакой техники, — говорит он. — Мы выезжали на выполнение ответственных боевых заданий на истребленных машинах, имея в бензобаках вместо горючего какую-то фантастическую смесь из спирта, эфира, денатурата. У нас загорались, глохли моторы. Но все же мы воевали и побеждали. Врангель не мог удержаться, хотя он и имел хорошо вооруженную армию.

Пусть теперь попробует враг сунуть к нам свое свиное рыло. Мы ему покажем, на что способен самый свободный в мире советский народ, имея в руках первоклассную военную технику».

Н. Вик.

воза и 12 тыс. центнеров зерна из-под комбайна и молотилки.

Нужно ли удивляться, что, когда колхозники закончили уборку урожая, они сами поставили вопрос о приобретении второй автомашины за счет продажи излишков хлеба государству.

В настоящее время обе машины работают на перевозке свеклы и ежедневно дают экономии колхозу 135 руб., освобождая от этой работы до 100 лошадей.

Благодаря наличию своих автомашин колхоз одним из первых в районе заканчивает вывозку свеклы.

— Трудно передать радость колхозников, — рассказывает т. Тарасов, — когда к нам пришла вторая машина.

Колхозники единодушно решили, что для обеих автомашин нужно построить хороший гараж. Сейчас колхоз заканчивает оборудование большого кирпичного гаража, построенного в этом году.

Тарасов заявляет:

— В будущем году приобретем еще две грузовых машины. И легковой заводом обязательно. Колхоз у нас крепкий. Такая покупка нам вполне под силу.

В. Николаев

Село Кошлаково,
Курская обл.

„ПРЕДИСТОРИЯ“

В 1914 г. в царской России насчитывалось всего около 13 000 автомобилей. В армии к моменту объявления войны было 711 автомобилей (259 легковых, 418 грузовых, 34 специальных).

Для нужд армии из числа автомашин, находившихся в царской России, было мобилизовано:

автомобилей легковых	3 562
» грузовых	475
мотоциклов	1 632

Поступившие машины были самых разнообразных марок и моделей.

Во время войны Россия заказала в США, Франции, Италии, Англии 30 520 автомобилей и 12 912 мотоциклов. Из них до 1 октября 1917 г. в действующую армию было отправлено 21 009 автомобилей и 10 980 мотоциклов.

Кроме того значительное количество авто- и мотоциклинов было заказано и получено обслуживавшими нужды фронта и главным образом тыла общественными организациями (Земским и Городским союзами и др.).

В общем можно считать, что за период войны в царскую Россию поступило около 30 000 автомобилей и 15 000 мотоциклов.

Единственным заводом в царской России, выпускавшим легковые автомобили, главным образом из импортных деталей, был Русско-Балтийский вагоностроительный завод в Риге. Завод приступил к производству автомобилей в 1910 г. Его продукция выражалась в следующих цифрах:

1910 г.	— 10 автомобилей
1911 г.	— 33 автомобиля
1912 г.	— 78 автомобилей
1913 г.	— 100 »
1914 г.	— 140 »
1915 г.	— 80 »

Кроме этого за тот же период было построено 10 грузовых автомобилей. В 1915 г. Русско-Балтийский завод был эвакуирован и выпуск машин прекратился.

Попытки приступить к производству автомобилей (главным образом путем сборки из импортируемых частей) предпринимались на ряде существовавших предприятий, занимавшихся механическим экипажно-кузовным производством, а также ремонтом автомобилей.

К их числу следует отнести предприятия: Лесснера и Пузырева в Петербурге, Ильина и Меллера в Москве, Лейтнера в Харькове, Хрущева в Орле. Кроме того было приступлено к постройке автозавода АМО.

Все эти попытки не дали существенных результатов.

1918 год

МАЙ. При научно-техническом отделе ВСНХ создана научно-исследовательская автомобильная лаборатория, превратившаяся впоследствии в Научный автомобильный институт (НАМИ).

1 ИЮЛЯ. Согласно декрету Совнаркома РСФСР национализирован завод Автомобильного Московского общества (АМО). На недостроенном заводе в первые годы революции производился ремонт автомобилей.

28 НОЯБРЯ. Организовано Главное управление государственных автозаводов, объединявшее три завода: АМО, Русско-Балтийский и «Русский Рено» с общим количеством рабочих 1 700 чел.

1919 год

4 АПРЕЛЯ. Открыты первые в Советской республике автомобильные курсы для подготовки шоферов.

Создана фабрика автопринадлежностей в Москве (ныне филиал ЗИС).

1920 год

На заводе б. АМО налаживается производство запасных частей к автомобилям различных марок и восстановительный ремонт автомобилей Уайт.

1922 год

На б. Русско-Балтийском заводе в Филях (под Москвой), эвакуированном еще в 1915 г. из Риги, начинается производство легковых автомобилей из частей, привезенных заводом во время эвакуации. Вследствие ненадежности производства выпуск машин был вскоре прекращен.

1923 год

МАРТ. Открылись Московский и Ленинградский автомобильные клубы.

СЕНТЯБРЬ — ОКТЯБРЬ.

Проведены пробеги легковых автомобилей по маршруту: Москва—Юхнов—Смоленск—Петроград—Новгород—Тверь—Москва (1 935 км) и грузовых автомобилей по маршруту: Москва—Тверь—В. Волоцк—Тверь—Москва (629 км). Всего участвовало 65 машин. Цель пробегов — выявление

лучшей иностранной машины, пригодной для эксплуатации в условиях СССР.

Организовано Центральное управление государственных автомобильных заводов (ЦУГАЗ). В его состав входили: АМО, «Спартак», 2-й авторемонтный завод авторемонтных принадлежностей в Москве и авторемонтный завод в Ярославле, с общим количеством рабочих 2300 чел.

Создан Научный автомобильный институт (НАМИ).

Завод АМО выпустил первый двигатель типа Уайт, полностью изготовленный на заводе.

1924 год

В мастерских завода АМО налаживается серийное производство полоторатонных грузовых автомобилей марки Ф-15. В качестве образца взята грузовая машина Фиат выпуска 1913 г. с 4-цилиндровым двигателем в 35 л. с.

8 АВГУСТА. Открытие регулярного автобусного движения в Москве.

7 НОЯБРЯ. Из ворот мастерских АМО вышли первые 10 машин советского производства для участия в параде на Красной площади.

НОЯБРЬ. По маршруту Москва—Ленинград—Москва проведен пробег первых автомобилей АМО.

1925 год

АВГУСТ—СЕНТЯБРЬ. Организованы автомобильные пробеги легковых машин по маршруту: Ленинград — Москва—Тула — Орел — Курск — Харьков — Артемовск — Ростов — Владикавказ — Тифлис—Москва (4984 км) и грузовых машин по маршруту: Ленинград—Москва—Тула — Орел — Курск — Москва (1724 км). В пробегах приняло участие 124 машины.

АВГУСТ. На Миусском заводе (Москва) выпущена первая пожарная автомашина.

Этим было положено начало советскому пожарному автостроению.

Ярославский авторемонтный завод приступил к организации производства трехтонных грузовиков марки Я-3.

СЕНТЯБРЬ. Начало эксплуатации таксомоторов в Москве.

1926 год

ФЕВРАЛЬ. Открытие Московского автомобильного музея. В Москве (на Арбатской площади) установлена первая бензинораздаточная колонка.

1927 год

МАЙ. На заводе «Спартак» (Москва) приступлено к выпуску малолитражных автомобилей марки НАМИ с двигателем в 22 л. с.

Заключено переоборудование Миусского завода, на котором приступлено к серийному производству пожарных автомобилей АМО Ф-15.

1928 год

31 МАРТА. Завод АМО выпустил тысячную машину Ф-15.

Ярославский завод начинает выпуск грузовиков марки Я-4 грузоподъемностью в 3,5 т с двигателем в 60 л. с.

1929 год

Ярославский завод переходит к выпуску 5-тонных грузовиков марки Я-5 с двигателем в 93,5 л. с.

4 МАРТА. ВСНХ опубликовывает исторический приказ № 498, в котором сообщается о решении правительства построить в Горьком (тогда Нижнем-Новгороде)

де) автомобильный завод с выпуском 100 000 машин в год. Впоследствии решено было увеличить проектную мощность этого завода до 140 000 машин в год при непрерывной неделе (или 120 000 при прерывной).

ИЮНЬ. Согласно решению правительства от 25 мая приступлено к расширению и реконструкции завода АМО с доведением его годовой мощности до 25 000 машин.

АВГУСТ. Ижевский завод приступил к выпуску мотоциклов.

Проведен всесоюзный испытательный пробег советских мотоциклов.

1930 год

ЯНВАРЬ. Организовано Всесоюзное автотракторное объединение — ВАТО.

ФЕВРАЛЬ. Приступлено к сборке первых автомобилей в Горьком из импортных деталей.

АПРЕЛЬ. Открыт Ленинградский автодорожный институт. Научный автомобильный институт реорганизован в Научный автотракторный институт (НАТИ).

20 МАЯ. Начата постройка автогиганта в Нижнем-Новгороде.

СЕНТЯБРЬ. Ленинградский завод «Красный Октябрь» выпустил первые мотоциклы марки Л-300.

6 НОЯБРЯ. Пушен в эксплуатацию Московский автосборочный завод КИМ с годовой производительностью в 24 000 машин.

1931 год

1 ОКТЯБРЯ. Закончены работы по реконструкции Московского автомобильного завода им. Сталина (б. АМО). Производственная мощность завода — 25 тыс. грузовиков в год.

21 ОКТЯБРЯ. С конвейера Московского автозавода



им. Сталина сошла первая машина АМО-3. Грузоподъемность машины — 2,5 т, мощность 6-цилиндрового двигателя 60 л. с. Кроме того завод начал производить машины АМО-4 с шасси, приспособенным для установки на нем специальных кузовов (автобусов, пожарных и т. п.).

Миусский завод начал выпуск пожарных машин на шасси АМО-4.

Закончена реконструкция Ярославского автозавода. Мощность завода доведена до 2 500 тяжелых грузовиков в год.

1932 год

1 ЯНВАРЯ. Пущен в ход Горьковский автозавод им. Молотова. В первый месяц работы завод выпустил 25 автомобилей.

ЯНВАРЬ. Ярославским заводом выпущен первый трехосный 8-тонный грузовик марки ЯГ-10 с двигателем 93,5 л. с.

29 МАРТА. Вступил в строй крупнейший в мире завод по производству шарикоподшипников. Годовая проектная мощность его — 24 млн. подшипников.

15 МАЯ. В целях скорейшей организации производства в СССР дизельных двигателей автотракторного типа СНК СССР вынес постановление об организации всесоюзного конкурса дизельных двигателей автотракторного типа с привлечением советских и иностранных предприятий.

27 ИЮНЯ. Горьковский автозавод выпустил тысячную автомашину.

СЕНТЯБРЬ — ОКТЯБРЬ. Проведен пробег вездеходов по пескам пустыни Кара-Кум. В пробеге принимали участие 5 вездеходов (три французской фирмы Ситроен-Кегресс и два советских — НАТИ-2). Пробег показал большие преимущества советских машин.

26 СЕНТЯБРЯ. Ярославский автозавод выпустил первый трехосный автобус марки ЯА-2 с двигателем в 103 л. с. Вместимость автобуса — 80 пассажиров.

ОКТЯБРЬ. Ярославский автозавод выпустил первый четырехосный грузовик марки ЯГ-12, со всеми ведущими колесами, грузоподъемностью в 12 т.

Миусский завод приступил к выпуску пожарных машин ГАЗ-АА.

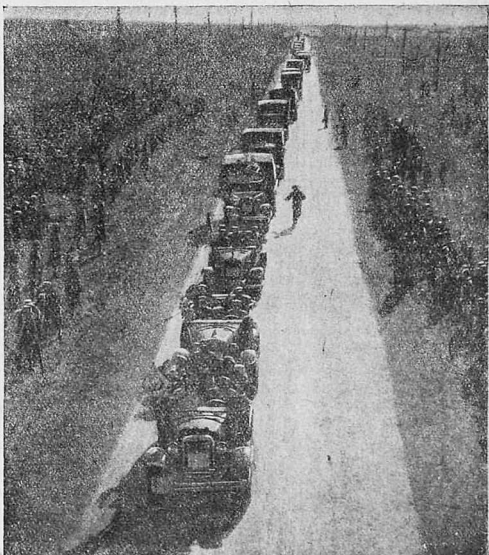
Пущены в эксплуатацию государственные авторемонтные заводы № 1 и 3 (в Москве и Ленинграде).

1933 год

АПРЕЛЬ. На Ижевском заводе выпущены первые опытные мотоциклы тяжелого типа НАТИ-А-750.

1 МАЯ. Ленинградский завод «Красный путловец» выпустил 6 экспериментальных легковых автомобилей марки Л-1. Мощность 8-цилиндрового двигателя 120 л. с., скорость до 110 км в час.

МАЙ. Началась подготовка автопробега Москва—Кара-Кумы—Москва. Цель пробега — испытать в разных дорожных и климатических условиях качество советских



Колонна автомобилей, участвовавших в пробеге Москва — Кара-Кумы — Москва, у финиша

машин, автомобильного оборудования, шин и др.

6 ИЮЛЯ. Дан старт пробегу Москва—Кара-Кумы—Москва. В пробег отправилось 23 машины советского производства.

ИЮЛЬ. Ярославский автозавод выпустил первые 5 грузовиков тяжелого типа — 5-тонные Я7-Д, трехосные 8-тонные Я9-Д и НАТИ-Я12-Д для 10-тонных прицепов.

АВГУСТ. Проведен испытательный пробег четырех опытных мотоциклов НАТИ-А-750 по маршруту Ижевск—Москва.

В конце месяца с конвейера автозавода им. Сталина сошли первые грузовые машины новых марок — пять 3-тонных ЗИС-5 и пять 4-тонных трехосок ЗИС-6.

3 СЕНТЯБРЯ. Дан старт испытательному автопробегу по маршруту Москва—Киев—Днепропетровск — Москва. Цель пробега — испытание новых машин ЗИС-5, ЗИС-6 и 5-тонных машин Ярославского завода. В пробеге участвовало 12 автомобилей.

30 СЕНТЯБРЯ. Участники Кара-Кумского пробега прибыли в Москву. Путь, пройденный машинами, равен 9213 км.

НОЯБРЬ. В Москве открыта первая троллейбусная линия. В создании первых двух троллейбусов принимали участие три завода: Яро-



Стотысячный автомобиль ЗИС-5, выпущенный автозаводом им. Сталина

славский, построивший шасси, автозавод им. Сталина, построивший кузов, и завод «Динамо» — электрооборудование. Проектировал троллейбусы НАТИ.

Автозавод им. Сталина, прекратив выпуск машин АМО-3 и АМО-4, приступил к поточному производству двух новых моделей грузовиков ЗИС-5 грузоподъемностью в 3 т с двигателем мощностью в 73 л. с. и трехосного ЗИС-6 грузоподъемностью до 4 т с двигателем той же мощности.

Закончена постройка двух опытных автомобильных дизельмоторов «Коджу» мощностью 90 л. с.

ДЕКАБРЬ. Горьковский автозавод им. Молотова выпустил пятидесяти тысячный мотор и десяти тысячную легковую машину.

Автозавод им. Сталина начал выпуск автобусов ЗИС-8. В основу конструкции взято шасси ЗИС-5.

1934 год

Решением XVII съезда ВКП(б) намечено дальнейшее расширение и реконструкция Московского автозавода им. Сталина. Начата разработка проекта по реконструкции завода с дове-



Пробег грузовых автомобилей с дизельмоторами по маршруту Москва — Тифлис — Москва

денем его производственной мощности до 70 000 грузовых и 10 000 легковых машин в год.

ИЮНЬ. Автозавод им. Сталина приступил к выпуску специальных автомобилей на шасси ЗИС-5 (самосвалов и автомашин с термосом для перевозки асфальта).

ИЮЛЬ. Для участия в конкурсе автомобильных дизелей Ярославский автозавод выпустил два грузовика типа Я-5 с советским дизелем «Коджу».

24 ИЮЛЯ. Дан старт дизельному автопробегу по маршруту Москва—Тифлис—Москва. Общее расстояние пробега — 5 165 км. В конкурсе принимали участие 40 автомобилей с дизельмоторами, установленными на шасси грузовых автомобилей завода им. Сталина (13 шт.), Ярославского завода (26 шт.) и Горьковского завода (1 шт.).

16 ОКТЯБРЯ. Горьковский автозавод им. Молотова выпустил стотысячный мотор. Ярославский завод переходит к производству грузовых 5-тонных автомобилей типа ЯГ-4 с мотором ЗИС-5 в 73 л. с.

30 НОЯБРЯ. В Москве состоялся финиш пробега газогенераторных автомобилей по маршруту Москва—Ленинград—Москва. Семь газогенераторных грузовиков различных советских конструкций прошли 1 500 км.

1935 год

1 ФЕВРАЛЯ. В Москве дан старт пробега аэросаней и вездеходов по маршруту: Москва—Архангельск—Ленинград—Смоленск—Москва, общим протяжением 5 000 км. В пробеге приняло участие 4 вездехода и 7 аэросаней. Цель пробега — выявление качеств советских вездеходов и аэросаней в зимних условиях.

ФЕВРАЛЬ. Проведен мотольжный пробег 10 мото-

циклов по маршруту Москва — Ленинград (724 км).

МАРТ. Подольский механический завод приступает к серийному производству мотоциклов марки НАТИ-А-750.

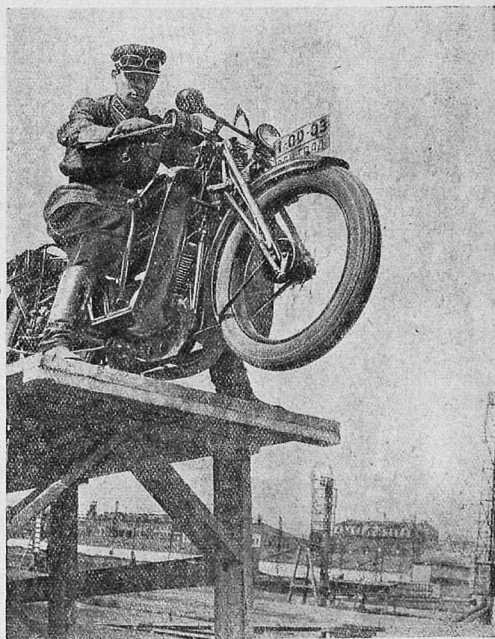
17 АПРЕЛЯ. Горьковский автозавод им. Молотова выпустил стотысячную автомашину.

2 ИЮНЯ. В г. Горьком дан старт скоростному автопробегу, организованному спортивным обществом «Динамо» по маршруту Горький—Памир—Москва—Горький. В пробеге участвовали семь

автомобилей ГАЗ-А, два лимузина М-1, два Пикапа и др. Участники пробега за 51 ходовой день прошли 12 300 км, на 2 300 км больше, чем путь участников Кара-Кумского пробега.

19 СЕНТЯБРЯ. Инициатор стахановских методов работы в автопромышленности, кузнец Горьковского автозавода им. Молотова т. А. Бусыгин поставил свой исторический рекорд. При норме 675 валов в смену он отковал 1 146 валов.

СЕНТЯБРЬ. 28 сентября в Москве дан старт пробега



Тов. Филонов перед прыжком на мотоцикле с трамплина

двух легковых газогенераторных автомобилей ГАЗ-А по маршруту Москва — Киев — Москва.

2 НОЯБРЯ. Закончено составление технического проекта расширения Горьковского автозавода им. Молотова. Проект предусматривает ежегодный выпуск заводом 225 000 грузовых и 75 000 легковых автомобилей.

1936 год

16 МАРТА. Горьковский автозавод им. Молотова выпустил первые лимузины М-1. Автомобиль М-1 — пятиместная машина с двигателем в 52 л. с. Скорость машины до 105 км в час.

21 МАРТА. По маршруту Горький — Москва — Ленинград — Москва — Горький отправлены в испытательный пробег первые 10 лимузинов М-1.

МАРТ. Правительством выделены средства на капитальные работы по строительству моторного завода в Уфе. Проектная годовая мощность завода установлена в 50 000 карбюраторных моторов в 42 л. с. и 5 000 стальных дизельмоторов автомобильного типа.

1 АПРЕЛЯ. Московский автозавод им. Сталина выпустил сотысячную машину.

АПРЕЛЬ. На Московском автозаводе им. Сталина собрано (вне конвейера) два первых экспериментальных легковых автомобиля марки ЗИС-101. Мощность 8-цилиндрового двигателя — 110 л. с., скорость автомобиля — 120 км в час.

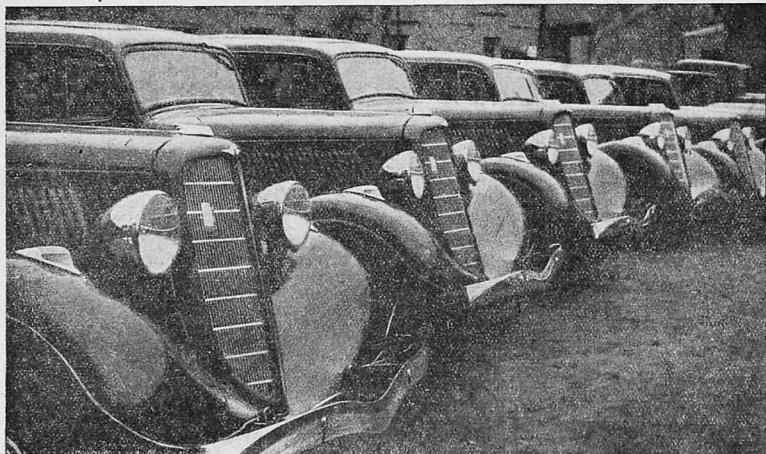
20 МАЯ. На Горьковском автозаводе им. Молотова начался поточный выпуск легкой машины М-1.

Лейтенант т. Филонов поставил первый рекорд по прыжкам на мотоцикле с

трамплина. Длина прыжка — 13 м.

АВГУСТ. В конце месяца на 15 автомобилях начался большой женский автопробег имени Великой Сталинской Конституции по маршруту: Москва — Горький — Челябинск — Петропавловск — Джусалы — Аральск — Малые Кара-Кумы — Сталинград — Ростов-на-Дону — Днепропетровск — Киев — Минск — Смоленск — Москва. Длина маршрута — 10 000 км. В пробеге приняло участие 45 женщин. За удачное завершение пробега 10 участниц награждены орденами «Знак почета» и 35 — почетными грамотами ЦИК СССР.

6 ОКТЯБРЯ. В Киеве начались Всесоюзные мотосоревнования на первенство СССР. В соревнованиях приняли участие команды Москвы, Ленинграда, Киева, Минска, Баку, Харькова, Горького, Ростова-на-Дону, Симферополя, Сталино, Севастополя, Одессы. Всего в



Восемьдесят автомобилей М-1 в день дает стране Горьковский автозавод

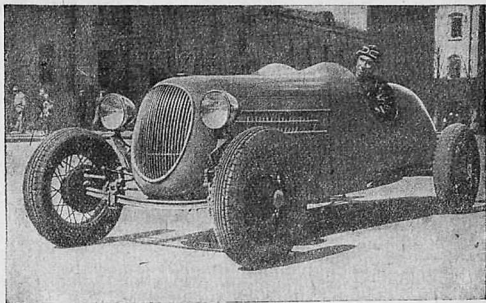
соревнованиях участвовало 60 советских и иностранных мотоциклов.

1937 год

ЯНВАРЬ. В экспериментальном цехе Горьковского автозавода им. Молотова приступлено к проектированию нового 6-цилиндрового автомобильного двигателя мощностью в 80—85 л. с. Выпуск этих двигателей дает возможность значительно повысить скорость грузового автомобиля и довести его грузоподъемность до 2 т. Скорость легковой машины будет доведена до 120—130 км в час.

18 ЯНВАРЯ. На Московском автозаводе им. Сталина проведена конвейерная сборка лимузинов ЗИС-101. В 11 час. дня с конвейера сошла первая машина.

24 АПРЕЛЯ. На Ленинградском шоссе под Москвой были проведены мотоциклетные соревнования на 300 км, в которых четыре завода — Ленинградский, Подольский, Ижевский и Таганрогский — оспаривали право на «первенство марки». Переходящий приз «пер-



Первый советский гоночный автомобиль, построенный лабораторией Центрального авто-мото клуба

венство марки» завоевала команда ленинградского завода «Красный Октябрь». Приз «за надежность» завоевала команда Ижевского завода.

МАИ. Горьковский автозавод им. Молотова приступил к разработке конструкции открытой легковой машины — фазтона М-1.

Автомобильная лаборатория Центрального авто-мото клуба в Москве построила спортивный автомобиль конструкции инж. Цыпулина. В основу машины взято шасси

с ГАЗ-А. Мощность двигателя М-1 доведена до 60 л. с., скорость — до 130 км в час.

30 СЕНТЯБРЯ. В Клеве на 42-м километре Житомирского шоссе начались всесоюзные мотоциклетные соревнования. В соревнованиях приняло участие около 90 гонщиков. В гонках на 1 км впервые участвовали 7 женщин. Большинство гонщиков выступали на мотоциклах советского производства.

Начато строительство сборочного завода в Омске.

К СВЕДЕНИЮ ПОДПИСЧИКОВ 1937 ГОДА

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

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

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

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

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ

Новые советские автобусы

Инж. Я. Малаховский

За годы второй пятилетки города Советского Союза обогатились новыми видами транспорта. В Москве построено лучшее в мире метро им. Л. М. Кагановича, на улицах Москвы, а затем Ленинграда, Киева, Ростова-на-Дону и Тбилиси появились троллейбусы, широкое распространение получил автобусный транспорт. Старомодные такси заменяются нарядными автомобилями М-1.

Однако, несмотря на быстрый количественный рост подвижного состава городского транспорта, спрос на перевозки, представляемый населением, полностью не удовлетворяется. Подвижность населения крупных городов СССР очень высока. Большое количество работающих, высокая покупательная способность населения, развитая общественная жизнь, разносторонние культурные запросы, при полной возможности их удовлетворения, и стремление культурно проводить отдых — выдвинули Москву, по подвижности населения на первое место в мире.

Все это дает толчок огромному развитию средств передвижения. По предварительным расчетам Научно-исследовательского института городского движения (НИИГД), пассажирский транспорт Москвы к 1942 г. будет состоять из 750 вагонов метро, 2650 вагонов трамвая, 1300 троллейбусов, 2500 автобусов и 10 тыс. такси.

Этим транспортом (не считая такси) проектируется перевезти в 1942 г. 3800 млн. пассажиров, в том числе 700 млн. автобусами.

Для удовлетворения перевозок, происходящих на автобусный транспорт, необходимы автобусы различных конструкций, глав-

ным образом потому, что интенсивность загрузки их сильно колеблется в разное время рабочего дня и в разных районах города. Нам нужны автобусы средней и большой вместимости.

Одно из основных требований, которое предъявляется к современному автобусу, это наличие высокого коэффициента использования площади пола. Повышение этого коэффициента может быть достигнуто путем рационального размещения двигателя (под полом кузова, поперек рамы и т. п.) и использования освободившейся площади под пассажирские места.

Применение подобного рода автобусов, напоминающих по своему внешнему виду вагоны и получивших поэтому название автобусов вагонного типа (трамбусы), является шагом вперед в модернизации автобусного транспорта.

К XX годовщине Великой социалистической революции на улицах Москвы появится первый советский автобус вагонного типа, созданный на базе автомобилей отечественного производства (рис. 1). Автобус, спроектированный по заданию НИИГД инженерами В. Фиттерман, А. Душкевич и В. Гольд, комплектуется из агрегатов автомобилей ЗИС-8 и ЯГАЗ.

Двигатель и коробка передач, взятые с автобуса ЗИС-8, сдвинуты немного в сторону и опущены ниже, что позволило увеличить полезную площадь пола. Задняя ось взята также с автомобиля ЗИС-8, но с измененным передаточным отношением в шестернях редуктора 7.7:1. Передняя ось и рулевое упра-

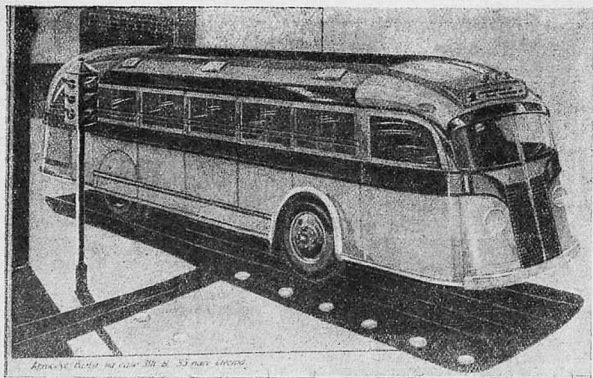


Рис. 1. Общий вид советского автобуса вагонного типа

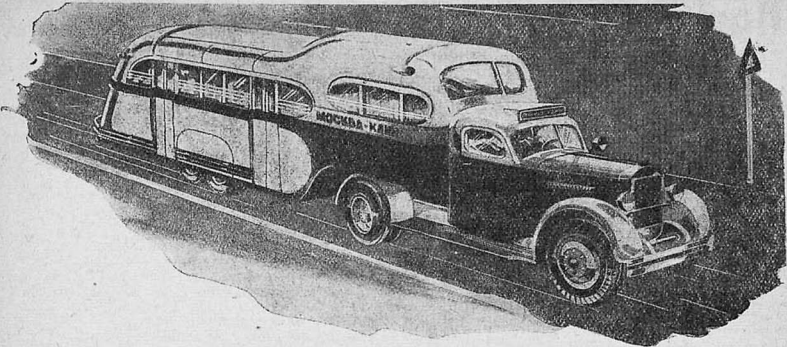


Рис. 2. Проект автобусного поезда (тягач с полуприцепом) для пригородных и между-городных линий

вление взяты с автомобиля ЯГАЗ, причем руль помещен перед передней осью и поэтому введен промежуточный балансир.

Для облегчения работы водителя и получения достаточно эффективного торможения установлен сервомозз Девандр.

На шасси установлен кузов вагонного типа, имеющий деревянный каркас. Кузову приданы размеры, обеспечивающие наибольший комфорт пассажирам. Длина его — 8 950 мм и внутренняя ширина — 2 200 мм обеспечивают широкий проход между сиденьями. Высота автобуса — 2 760 мм, при внутренней высоте прохода 1 900 мм. Кузов рассчитан на 33 места для сиденья и на 12—15 мест для проезда стоя.

Большое внимание уделено месту водителя и кондуктора; использованы регулируемые сиденья, заимствованные у троллейбуса последнего выпуска.

400-вольтовое динамо позволяет иметь большее число световых точек для наружного и внутреннего освещения. Помимо естественной вентиляции имеются два электрических вентилятора, из которых один помещен возле шофера, а другой — в задней части кузова.

Предварительные испытания показали, что скорость этого автобуса достигает 50 км/час.

Для обслуживания пригородных линий НИИГД сконструировал специальные прицепные пассажирские тележки, которые могут работать как с автобусами, так и с троллейбусами. При рациональной постановке эксплуатации прицепных тележек можно избежать чрезмерного переполнения машин в часы пик.

Шасси тележки сконструировано с расчетом наибольшего применения деталей автомобиля ЗИС-5. Грузоподъемность ее 1 500 кг при базе в 3 тыс. мм. Количество мест — 22. Таким образом автобусный поезд может вместить 50 пассажиров вместо 28, благодаря

чему достигается снижение себестоимости перевозки примерно на 20—25%.

Тележка — двухосная; габариты с установленным на ней кузовом таковы: ширина — 2 200 мм, высота — 2 550 мм, длина без дышла — 4 755 мм. Минимальный радиус поворота поезда (по наружной колее заднего внутреннего колеса) — 10 м. Ширина полотна, необходимого для разезда при встрече двух поездов с прицепами на кривой радиуса 10 м, должна быть не меньше 8,60 м. Автобусный поезд оборудован тремя тормозами, причем два из них действуют автоматически. Такие автобусные поезда уже курсируют в Москве на пригородной линии № 4.

Институтом проведена также работа по модернизации кузова автобуса ЗИС-8. За счет уширения кузова в нем можно будет разместить не 19 мест для сиденья, а 23, причем почти все места будут расположены по ходу движения. Автобус приобретает более красивый внешний вид.

В настоящее время институт приступил к конструированию большеместных автобусных поездов — тягача и полуприцепа. Эти поезда предназначаются для некоторых городских, а в основном для пригородных и междугородных линий.

Подобного рода полуприцепы предположено строить взаимозаменяемыми как для автобусных, так и для троллейбусных тягачей. На рис. 2 показан проект такого автобусного поезда.

Конструкторское бюро института работает также над проектом грузового мотоцикла, предназначенного для развозочных операций — доставки покупок и посылок, очистки почтовых ящиков и т. п. с грузоподъемностью в 300 кг. Его несомненные преимущества — маневренность и экономичность. Выпуск таких мотоциклов позволит освободить часть шасси типа ГАЗ для других нужд.

Автомобиль в тайге

Много лет лежали под спудом огромные богатства Алдана. Лишь редкие одиночки-золотонискатели пробирались сюда пешком или на маленьких сибирских лошаденках. Проходило много дней, прежде чем они достигали цели. Суровый край оставался для людей малодоступным.

Только с приходом советской власти здесь началась иная жизнь.

Трудно было обживать глухое место, отрезанное от всего мира бездорожьем. Но большевики победили тайгу, заставили край служить новым хозяевам.

В 1927 г. началась постройка Амуро-Якутской автомагистрали, связавшей Алдан с линией железной дороги. Много могли бы рассказать строители этой дороги о трудностях, с которыми им пришлось встретиться. Дорогу надо было прорубить через два горных хребта, через большие болота, лесные чащи, бороться с наледями, работать в условиях вечной мерзлоты. Но строители упорно преодолевали трудности и тайга должна была расступиться перед их натиском.

И вот теперь Амуро-Якутская магистраль — это детище советской власти — покорная железной воле большевиков, легла в тайге широкой лентой на сотни километров, знаменующая собой огромные победы социалистической стройки.

Дорога вьется между больших лесных массивов, обгибает горы, взбегае на их склоны, перерезает много рек и ручьев, уходя далеко на север. По ней сейчас тянутся вереницы грузовиков, доставляющих на Алдан продовольствие, технические грузы и все, что необходимо для культурного и промышленного освоения края.

Дорогу в настоящее время эксплуатирует Транспортное управление Амуро-Якутской магистрали золотой промышленности (Аяззолототранс). За последние годы она значительно благоустроена и ни в чем не уступает дорогам населенных районов. Путешествие по тайге теперь не сопряжено с такими лишениями и опасностями, какие приходилось испытывать раньше.

На конечных пунктах магистрали — в Большом Невере, около станции того же названия Амурской железной дороги, и на прииске Незаметном построены автовокзалы для пассажиров и склады для грузов. Такие же автовокзалы с небольшими ремонтными базами имеются и на промежуточных станциях — Тынды, Нагорный, Чульман и других.

Эти пункты — настоящие оазисы в тайге. Усталые пассажиры и водители, после долгого и нелегкого пути, находят здесь хороший отдых. Они могут принять горячий душ и получить постели с комплектами чистой белья. К их услугам шахматы, книги, газеты, патефон. Пока водитель отдыхает, его машина проходит профилактический осмотр.

На прииске Незаметном есть оборудованные ремонтные мастерские и вместительные

гаражи на случай задержек автомобилей из-за непогоды.

По всей магистрали разбросаны домики обслуживающего персонала. В них живут ремонтеры и дорожные мастера. Они неустанно следят за состоянием дороги, ремонтируют и укапывают ее, чтобы водители могли по ней ездить быстро и безопасно. Для этого в их распоряжении имеются моторные катки, тягловые грейдеры и другие необходимые дорожные машины.

Основные предприятия Аяззолототранса сосредоточены в поселке Большой Невер. Здесь находятся центральные гаражи и большие мастерские, обслуживающие автопарк всеми видами ремонта. При них созданы аккумуляторный и электротехнический цехи, где можно не только отремонтировать электрооборудование, но и изготовить новые аккумуляторы. Вулканизационная мастерская этой базы позволила автохозяйству сэкономить немалое количество комплектов резины.

Большой Невер стал одним из культурных центров тайги. Здесь есть своя электростанция, несколько столовых, пекарня, клуб, библиотека, больница, детские ясли и парк культуры и отдыха, где работники автохозяйства проводят свободные вечера и выходные дни. Жизнь здесь также, как и во всяком другом пункте советской земли, бьет ключом.

Только советская власть создала такие условия для трудящихся в далеком уголке страны, отстоящем на тысячи километров от центра.

Когда вспоминаешь, в каких условиях жили рабочие Ленских приисков в эпоху навсегда оставшегося в нашей памяти ленского, расстрела, то становится особенно ясной неизмеримая разница между советским и капиталистическим строем. До революции в этих местах люди жили как звери. Их уделом были беспросветная нужда и жесточайшая эксплуатация. Теперь от проклятого прошлого остались только мрачные воспоминания.

Несмотря на трудности эксплуатации автотранспорта в таежных условиях, водители-стахановцы Золототранса с успехом справляются с перевозками, помогая освоению края. Многие из них показывают образцы большевистской работы, примеры высокой сознательности и самоотверженного труда.

Одним из таких водителей-стахановцев является, например, т. Илясов, работающий в Аяззолототрансе.

Некоторые считали невозможным применять полуприцепы на магистрали с затыжными подемами. Тов. Илясов на практике доказал необоснованность этого мнения. Он уже несколько месяцев успешно работает с полуприцепом, повысив тем самым использование тоннажа своей машины ЗИС. Кроме этого он экономит до 10% горючего, дает хорошие показатели по средней технической скорости и межремонтному пробегу, и выполняет план на 115—120%.



На Амуро-Якутской магистрали. Советские грузовики везут товары на прииски

Водитель т. Хабаров и его сменщик т. Саленко делают на своей машине 9 рейсов вместо 7 по плану. Не отстают от них и водители Никулушкин и Васкевич, выполняющие план по тоннажу на 112%. Можно назвать водителей Кузьмина, Черепанова, Щербакова, Глазырина и др., дающих такие же и даже лучшие показатели по выполнению плана. Эти люди служат примером для остальной массы шоферов.

Стахановец центральных ремонтных мастерских в Большом Невере т. Ложенчук дал много ценных рационализаторских предложений. Так например, он сконструировал особое приспособление к радиатору, улучшающее охлаждение двигателя. Машины, на которых установлены радиаторы с приспособлением т. Ложенчука, хорошо показали себя в работе, двигатели их теперь не перегреваются на тяжелых подемах.

Тов. Ложенчук был выдвинут сначала на должность мастера, а в настоящее время назначен заведующим центральными мастерскими.

Обслуживание автохозяйств, расположенных почти в 8 000 километров от Москвы, сопряжено, конечно, с известными трудностями и техническое руководство не всегда умеет с

ними справляться. Отсюда и ряд недостатков в эксплуатации автотранспорта. Например, качество ремонта находится еще на низком уровне, что отражается на межремонтном пробеге машин. В отдельных автохозяйствах низок коэффициент использования парка и неудовлетворительны показатели средней технической скорости.

Эти недостатки говорят о том, что руководству Аямзолототранса и других хозяйств автотранспорта золотой промышленности есть еще над чем поработать. Используя прекрасный опыт стахановцев, автороботники Золототранса, несомненно, смогут добиться лучших показателей эксплуатации автопарка.

Задача освоения Севера и таяжных районов Восточной Сибири и Дальнего Востока была не по плечу царскому правительству. Капиталисты умели только хищнически эксплуатировать и грабить эти районы, заставляя людей работать в варварских условиях.

Лишь с приходом советской власти край жил новой жизнью. В тайге появились очаги новой культуры, созданные работами партии и правительства. Огромное значение в культурном освоении края имело проникновение сюда автомобиля.

Б. Лавровский

КОЛХОЗЫ ПРОДАЛИ ГОСУДАРСТВУ 100 млн. ПУДОВ ХЛЕБА

Великолепный урожай, отмена всяких ограничений в торговле хлебом привели к тому, что продажа колхозами и колхозниками хлеба государству началась в этом году значительно раньше, чем обычно. По данным Союзхлебторга на 20 сентября, колхозы и колхозники продали государству около 100 млн. пудов хлеба — почти вдвое больше, чем в прошлом году.

Навстречу купленному хлебу в села целыми эшелонами отправляются промышленные товары. В третьем квартале этого года специально для хлебозакупок выделено промышленных товаров свыше, чем на 500 млн. руб. — в пять раз больше, чем в прошлом году. Сюда вошли 18 тыс. автомашин, на 160 млн. руб. хлопчатобумажных тканей, 140 тыс. велосипедов, 8 тыс. вагонов леса, 6,5 тыс. тонн гвоздей, большое количество обуви, сапог, крапильного и сортового железа и т. д.

Немалая часть этих товаров уже закуплена колхозами и колхозниками, продавшими государству излишки хлеба. В частности колхозы приобрели свыше 11 тыс. полугорючих и трехтонных автомашин.

МЕХАНИЗАЦИЯ ВЫВОЗКИ ЛЕСА

В текущем году по решению Совнаркомом СССР значительно расширяется парк тракторов и автомобилей, занятых на лесовывозке. На 1 октября лесозаготовительные организации НКЛеса, НКТяжпрома и НКПС будут располагать 3,5 тыс. тракторов, в том числе 220 газогенераторных, и 2,5 тыс. грузовых автомашин, в том числе 400 газогенераторных, а на 1 января 1938 г. количество тракторов возрастет до 4 350 шт., в том числе 300 газогенераторных, и автомобилей — до 2,7 тыс. шт., из них 800 газогенераторных.

Механизированная вывозка леса по НКЛесу, НКТяжпрому и НКПС должна составить 65 млн. м³ или 40% всей сезонной лесовывозки. В текущем сезоне в системе НКЛеса будут работать 270 тракторных механизированных лесопунктов, 143 механизированных лесопункта автомобильной вывозки и 32 узкоколейные железные дороги.

Для закрепления на лесозаготовках постоянных кадров рабочих с 1 января 1938 г. вводится система выплаты надбавок за длительный стаж работы. Квалифицированным рабочим (трактористам, шоферам, мотористам, токарям, лесорубам, навальщикам и др.) непрерывно проработавшим на лесозаготовительных предприятиях более 1 года, будет выплачиваться ежемесячно прибавка в размере 10% всей получаемой ими заработной платы, а проработавшим свыше двух лет — 20% заработной платы.

К ЛЕДНИКАМ ЭЛЬБРУСА

Грузовая автомашина ЗИС-5 с грузом в 2300 кг под водительством шоферов тт. Торо и Гребенюк отправилась в путь к ледникам Эльбруса. Преодолевая большие препятствия, подъемы до 16—17°, крутые повороты, не рассчитанные для прохода автомашин, грузовик достиг высоты 3 900 м. Двигатель и вся машина с честью выдержали это серьезное испытание. Впервые в истории Эльбруса на высоту его вечных снегов и ледников поднялся грузовой автомобиль.

САРАТОВСКИЙ ПОДШИПНИКОВЫЙ ЗАВОД

Гипромаш закончил технический проект Саратовского подшипникового завода, рассчитанного на выпуск 50 млн. подшипников в год.

При проектировании были учтены все последние технические достижения в производстве шариковых, роликовых и других подшипников.

Стахановские методы работы на 1-м ГПЗ дали возможность в проекте Саратовского ГПЗ уменьшить количество оборудования примерно на 20% против 1-го ГПЗ. Одновременно с этим в проекте предусматривается увеличение выпуска продукции с единицы оборудования примерно на 35% по сравнению с проектными данными 1-го ГПЗ, которые были разработаны итальянской фирмой «РИВ».

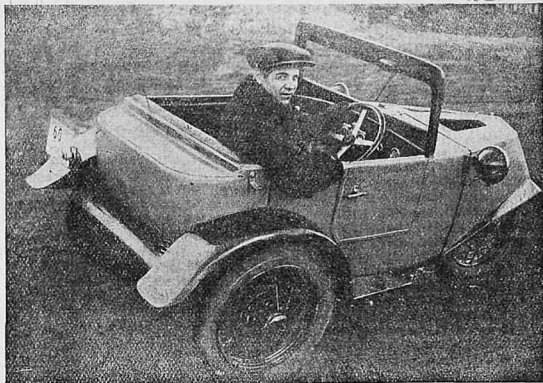
На Саратовском ГПЗ предусмотрена самая широкая механизация межцехового и внутрицехового транспорта с помощью подвесных конвейеров и механических рольгангов. Общая длина транспортеров и рольгангов составит 5,5 км. Подача всех деталей в сборочный цех механизирована. Для устранения коррозии подшипников в сборочном цехе впервые запроектирована установка для кондиционирования воздуха.

ЦЕНЫ НА МОТОЦИКЛЫ СНИЖЕНЫ

3 октября значительно снижены цены на мотоциклы Ижевского, Ленинградского и Подольского мотоциклетных заводов. Мотоцикл ИЖ-7, ранее стоивший 5 940 руб., теперь продается по цене 3 300 руб.; мотоцикл завода «Красный Октябрь» (Ленинград) вместо 4 180 руб. теперь стоит 3 300 руб.; мощный мотоцикл Подольского завода вместо 11 550 руб. стоит 7 760 руб.

ТРЕХКОЛЕСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

ЗР 1937
№21-22



Тов. Михайлович на своей машине

За последние годы, с ростом автомобилизации, растет интерес нашей молодежи к автомобилю. Законное стремление молодежи к изучению автомобиля получает у нас сейчас самую широкую поддержку со стороны правительства. Наши инженеры-конструкторы также должны помочь молодым людям в овладении автомобильной техникой, дать им дешевый легкий автомобиль.

В настоящей статье я хочу поделиться своим опытом постройки маленького трехколесного автомобиля.

Построенный мною автомобиль имеет два ведущих задних колеса и одно управляемое переднее, помещенное в вилке мотоциклетного типа, вырезанной из листовой стали. Подвеска всех колес независимая. Переднее колесо имеет резиновый амортизатор, а задние — обычную рессору, что в общем дает мягкую и спокойную езду даже по плохим дорогам. Шины моего автомобиля 28×4.75 .

Рама его изготовлена из железа углового и таврового сечения. Передача к колесам осуществляется карданным валом через пару конических шестерен (1:5) без дифференциала (я использовал трансмиссию автомобиля НАМИ-1). Коробка передач трехскоростная плюс задний ход. Сцепление однодисковое.

Двигатель двухцилиндровый, воздушного охлаждения. Цилиндры обдуваются вентилятором, который расположен на валу якоря динамомашин. Рабочий объем цилиндров — 696 см^3 ($70.5 \times 88 \text{ мм}$), мощность двигателя (сделанного из старого авиачного мотора Блекборн) — 12 л. с. Подача топлива к кар-

бюратору производится под давлением (от ручного насоса) через промежуточную поплавковую камеру. Бензиновый бак емкостью 20 л. расположен сзади машины в целях разгрузки переднего колеса. Там же помещается аккумулятор.

Машина имеет полное электрооборудование и все необходимые контрольные приборы. Зажигание двойное: магнето и батарейное моей собственной системы. Пуск двигателя в ход производится электростартером через цепь Галля и шестерню свободного хода, а также от руки при помощи заводной ручки.

База автомобиля — 2030 мм, колея — 1240 мм, вес — 475 кг. Кузов в основном деревянный.

Автомобиль прошел уже 2000 км и показал положительные качества. Он устойчив, легко управляется и может развивать скорость до 80 км в час. Нужно сказать, что автомобиль имеет несколько большой мертвый вес — 35—45 кг на 1 л. с., хотя этот вес не выше нормы для малолитражных машин. Тяжелы в основном задний мост, кузов и колеса (от машины ГАЗ-А).

Постройка такого автомобиля представляет интерес, как опыт использования малолитражных мотоциклетных или лодочных моторов. Этот опыт может быть полезен детским техническим станциям и авто-мотоклубам.

Остается пожелать, чтобы скорее было налажено массовое производство легких двигателей и других агрегатов для автомобилей такого типа.

Л. Михайлович

г. Куйбышев

Обмениваемся опытом ГАРАЖЕЙ

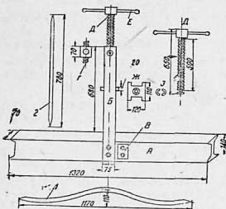
СТАНОК ДЛЯ ЗАМЕНЫ РЕССОР

Предложение т. В. Коршинова (Одесса)

Замена рессор на легковых и грузовых машинах ГАЗ затруднительна. Это делается обычно при помощи домкрата, брусьев и т. п. Такой способ замены рессор занимает много времени и требует участия двух человек.

Я предлагаю станок (см. рисунок), при помощи которого один человек может сменить рессору в 30 — 40 минут. Станок можно легко изготовить в гаражных мастерских.

Станина А станка делается из двутавровой балки размером 146 × 70 мм и длиной 1320 мм. Затем из полосового железа 75 × 15 мм длиной 1730 мм нужно согнуть рамку Б, которая крепится в центре станины сквозными болтами 1/2". Между станиной и рамкой надо проложить железные прокладки В. В верхней части рамки крепится железный вкладыш Г. Через вкладыш проходит нажимной винт Д диаметром 40 мм, головка которого имеет рукоятку Е.



В нижней части винта делается заточка для закрепления на нем нажимной планки Ж, при помощи разрезной шайбы З, в которой должен свободно вращаться конец винта. Выступы на планке служат направля-

щими при перемещении планки по рамке. В центре подошвы планки делается квадратное углубление для головки стяжного болта рессоры.

Станком пользуются следующим образом. Заднюю рессору устанавливают в него так, чтобы головка стяжного болта вошла в углубление нажимной планки. Станину под ушками рессоры нужно смазать солидолом. Когда при вращении нажимного винта рессора расправится, нужно ввести между ее ушками специальную распорку 1. Эту распорку можно сделать из трубы 1 3/4" или из круглого железа 43 мм в диаметре. После ослабления винта концы рессоры зажмут распорку и в таком виде рессору легко установить на машину; обе сержетки одновременно войдут в свои места. Затем нужно закрепить рессору в траверсе и опустить приподнятый заранее кузов. От тяжести кузова рессора расправится и распорка свободно выпадет. На этом и заканчивается процесс установки задней рессоры.

Для снятия рессоры нужно заложить распорку между ее ушков, затем слегка приподнять кузов при помощи домкрата или крана. Когда рессора упрется в распорку, ее можно легко освободить от сержеток и стремянок и вместе с распоркой снять с машины.

Установка и снятие передней рессоры с машины производится таким же образом. Для этого необходимо лишь пользоваться распоркой 2 (см. рисунок).

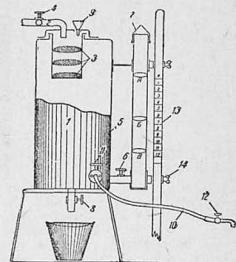
ПРОСТАЯ БЕНЗОКОЛОНКА

Предложение т. И. Моисеева (Саратов)

Заправка машин горючим во многих гаражах до сих пор производится еще кус-

тарным способом. Я предлагаю простую конструкцию бензоколонки, которую каждое автохозяйство может изготовить своими силами.

Колонка устроена следующим образом. Из общего хранилища горючее посту-



пает самотеком или с помощью насоса в бак 1, через трубу 2 и фильры 3. Доступ горючего в бак закрывается вентилями 4.

Сбоку бака обычным способом крепится водомерная стеклянная трубка 5, в нижнем глухом креплении которой имеется вентиль 6 для прекращения доступа горючего в трубку 5. На верхний конец трубки 5 надет колпачок 7 с отверстием для прохода воздуха. На дне бака находится вентиль 8 для спуска осадков или остатка горючего в ведро. Остатки переливаются в бак через воронку 9.

Заправка машин производится посредством шланга 10, идущего от бака через вентиль 11. Горючее по шлангу поступает к кранику 12, а из него в бензиновый бак автомобиля. Отсчет количества отпускаемого горючего производится по шкале измерительной линейкой 13. Линейку можно передвигать и закреплять с помощью барашков 14.

ИЗМЕНЕНИЕ КОНСТРУКЦИИ АМЕРИКАНСКОГО ВЕНТИЛЯ

Предложение т. Д. Вельгош (Харьков)

Клапан американского вентиля (см. рисунок) состоит из конусообразной резьбовой головки 1, пружины 2 и стержня 3 с лапками на конце. Стержень клапана



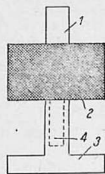
часто застревает в канале вентиля и его трудно извлечь оттуда. В этом случае вентиль приходится менять.

Для того чтобы избежать этого, я предлагаю удалить пружинку и лапки вентиля. Это значительно облегчит процесс накачивания камеры даже при наличии слабого насоса. Аналогичную конструкцию стержня клапана без пружины имеют вентили русского типа, которые, как показал опыт, не хуже американских.

ШАРОШКА ДЛЯ ПРИГОНКИ ЩЕТОК ПО КОЛЛЕКТОРУ ДИНАМО

Предложение т. А. Шишкова (г. Кемерово)

При постановке новых щеток динамо притирка их поверхности, прилегающей к коллектору, сопряжена с не-



которыми трудностям. Я предлагаю производить притирку с помощью шарошки.

Шарошка вытачивается по форме, изображенной на рисунке. По ее окружности де-

лается насечка 2, после чего шарошка закаливается.

Пользуются ею следующим образом. Новые щетки закрепляются в щеткодержателях крышки корпуса динамо коротким концом 1. Шарошка вставляется во втулку крышки и при вращении от руки за фланец 3 выфрезеровывает дуги на рабочих поверхностях щеток. Шарошку можно вращать и при помощи ручной дрели. В этом случае ее конец 4 (без фланца), диаметром 5—6 мм, зажимается в патрон дрели.

СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ М-1 МОЖЕТ РАБОТАТЬ БЕЗОТКАЗНО

Предложение т. САПУНЦЕВА (Сталинир)

Стеклоочистители на автомобилях М-1 часто портятся вследствие того, что его ко-

жаные манжеты смазывают на заводе солидолом. Солидол, сбиваясь по сторонам манжеты, оставляет кожу сухой, и стеклоочиститель перестает работать. Чтобы привести стеклоочиститель в порядок, надо удалить солидол и хорошо смазать кожу рыбьим жиром. После этого он будет работать безотказно.

ЧЕМ ЗАМЕНИТЬ БЕНЗОСТОЙНИК

Предложение т. ФОРЮШЕВА (Каменец-Подольск)

В пути при чистке бензостойника шoferы иногда ломают стеклянный стаканчик. Сломанный стаканчик можно заменить верхней или нижней крышкой шприца для смазки машины. Для этого нужно лишь отверстие крышки заглушить пробкой.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПРОМЕЖУТОЧНОГО ВАЛА ГАЗ-АА

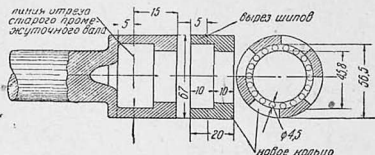
Предложение т. И. НЕЖЕВЕНКО (гараж Севдонгрэса)

Зубцы шестеренчатой муфты промежуточного вала на автомобилях ГАЗ-АА обычно быстро изнашиваются, но при этом вал можно отремонтировать без особого труда.

Как это сделать? Надо отжечь головку (муфту) вала и отрезать ее на токарном станке на 15 мм. Торец оставшегося ободка нужно пропилить ножовкой на глубину 5 мм (делают 8 пропилов, чтобы можно было вырезать четыре шипа). Затем из хромоникелевой стали

пригоняются к шипам на промежуточном валу. Кромки их скваживаются для приварки.

Внутренняя часть кольца размечается и просверливается по числу зубцов. Зубцы вырезаются ножовкой и опиливаются напильником с пригонкой их к зубьям вторичного вала коробки передач. Изготовленное таким образом кольцо соединяется шипами с обрезанной частью головки промежуточного вала, приваривается (электро-



нужно выточить кольцо по образцу отрезанной части. На кольце надо также сделать четыре шипа, которые

сваркой или автогеном) и закаливается.

Размеры и разметка деталей показаны на рисунке.

Тов. Н. СЕДЫХ
(Новосибирск)

Отчего происходит быстрый износ цилиндров, поршней и поршневых колец?

Быстрый износ поршней, цилиндров и колец может происходить по следующим причинам:

- несвоевременная смена масла в картере двигателя;
- плохое качество или загрязнение применяемого масла;
- езда по пыльным дорогам без воздухоочистителя;
- плохое качество металла.

Большое влияние на износ колец и поршней имеет широко распространенный в наших гаражах и мастерских способ шлифовки цилиндров наждаком или шлифовальными камнями. Мелчайшие частицы наждака, карборунда или другого абразивного материала забиваются в поры чугуна по рабочей поверхности цилиндра и образуют незаметную шероховатую поверхность, способствующую быстрому износу.

Опыты и исследования показали, что наилучший способ обработки поверхности цилиндров — это тонкая штриховая расточка. При таком способе расточки, производимом на специальных быстрооборотных станках, на рабочей поверхности цилиндров получаются мелкие кольцевые канавки, хорошо удерживающие смазку. Благодаря этому срок службы цилиндров, поршней и поршневых колец намного возрастает.

Что тверже — поверхность цилиндров или поршневых колец?

Поверхность поршневых колец значительно тверже поверхности цилиндров.

Что называется коэффициентом наполнения цилиндров?

Коэффициентом наполнения цилиндров называется отно-

шение действительного веса засосанной в цилиндр газовой смеси к весу смеси, которая могла бы поместиться в том же объеме при атмосферном давлении. Вследствие неизбежного разрежения вес смеси уменьшается и коэффициент наполнения всегда бывает меньше единицы, изменяясь в пределах от 0,5 до 0,9, в зависимости от числа оборотов двигателя и величины открытия дроссельной заслонки карбюратора.

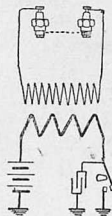
Как производится закалка коленчатых валов и цементация шеек?

Коленчатые валы двигателей М-1, ГАЗ и ЗИС (всех моделей) изготавливаются из стали 1040—1045. Примерный порядок обработки при изготовлении валов ЗИС-5 таков: а) ковка-штамповка, б) закалка с 830—840°С в воду, в) отпуск при 580—600°С, твердость по Бринеллю 255—265, г) механическая обработка.

Шейки коленчатых валов не цементуются.

Чем отличаются соединения обмотки катушки зажигания мотоцикла ПМЗ-750 от катушек автомобильных двигателей?

У катушки зажигания мотоцикла ПМЗ-750 оба кон-



ца тонкой вторичной обмотки соединены со свечами (см. рисунок). Такое устройство позволяет обходиться без распределителя тока вы-

сокого напряжения. При разрыве контактов прерывателя искра проскакивает одновременно в обеих свечах, причем в одном цилиндре происходит воспламенение сжатой газовой смеси, а в другом — искра проскакивает во время выхлопа в отработанном газе.

Можно ли делать повороты на перекрестках при красном свете светофора?

При красном свете разрешаются правые повороты. Левые повороты можно делать только в случае выезда на улицу с односторонним движением влево.

Тов. Н. ВОЛЧКОВУ (Симферополь)

Можно ли завести двигатель ГАЗ, М-1 и ЗИС-101 в случае утери ключа зажигания, не разводя бронированного провода?

Нет, нельзя. Соединять катушку с прерывателем наружным проводом бесполезно, так как прерыватель при выключении зажигания соединяется в замке с массой. При утере ключа на автомобиле ГАЗ-А или ГАЗ-АА для заводки двигателя необходимо вывернуть бронированный провод из корпуса прерывателя и соединить куском изолированного провода винт центральной части конденсатора с боковой клеммой катушки зажигания, предварительно сняв с нее провод, идущий от замка выключателя.

Заводка двигателя М-1 и ЗИС-101 при отсутствии ключа возможна только с разборкой валика выключателя зажигания.

Каков порядок работы 8-цилиндровых и 12-цилиндровых двигателей и как его определить?

Наиболее употребительны следующие порядки работы цилиндров:

8-цилиндровый двигатель с односторонним расположением

ем цилиндров (ЗИС-101. Бюнк): 1 — 6 — 2 — 5 — 8 — 3 — 7 — 4.

8-цилиндровый двигатель с двухрядным расположением цилиндров (Форд-8): 1 п — 1 л — 4 п — 4 л — 2 л — 3 п — 3 л — 2 п

(п — правый блок, л — левый блок).

12-цилиндровый двигатель (Линкольн, Кадиллак): 1 п — 6 л — 5 п — 2 л — 3 п — 4 л — 6 п — 1 л — 2 п — 5 л — 4 п — 3 л.

Порядок работы цилиндров удобно определять, отметив мелом все всасывающие или выпускные клапаны. Порядок открытия клапанов при медленном вращении двигателя вручную определяет порядок работы цилиндров.

Почему на автомобилях ГАЗ и ЗИС карбюратор устанавливается поплавковой камерой вперед?

Для того чтобы при езде на подъемах смесь несколько обогащалась и тем самым увеличивалась мощ-

ность двигателя. При езде под уклон смесь будет обедняться, так как уровень бензина в жиклере упадет, но при спуске двигатель работает с меньшей нагрузкой и потеря мощности будет неощутительной.

Есть ли синхронизатор в коробке передач М-1?

Нет, в коробке передач М-1 синхронизатора не имеется. Взаем синхронизатора установлена шестеренчатая муфта, облегчающая переключение передач.

Могут ли два тока проходить по одному проводу по встречному направлению?

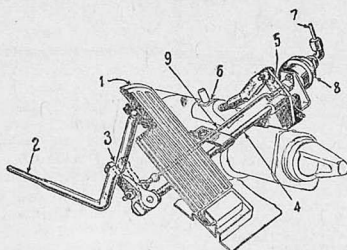
Да, могут, если каждый ток имеет самостоятельную замкнутую цепь и питается от отдельного независимого источника. Например, по одному проводу могут одновременно самостоятельно работать несколько пар телеграфных и телефонных аппаратов с токами различных направлений.

ТОВ. В. МОСКАЛЕЦ (Курск)

Можно ли совместить педаль акселератора и педаль стартера?

Да, можно и подобные конструкции уже получили некоторое распространение за границей. Комбинированная педаль устанавливается, например, на американских

вораживает связанный с ним вал 4 и рычаг 5 выключателя стартера 6. Когда двигатель заводится, разрежение во всасывающей трубе будет действовать по трубке



автомобилях Шевроле (см. рисунок). Педаль акселератора 1 связана тягой 2, плуццей к карбюратору. Тяга имеет изгиб, опирающийся на конец рычага 3. При нажатии на педаль рычаг 3 по-

7 на мембрану в коробке 8. Мембрана оттянет вправо рычаг 3 посредством тяги 9 и рычаг станет в положение, показанное пунктиром, выходя из зацепления с изгибом тяги.

Тов. А. ВАСИЛЬЕВУ (г. Куйбышев)

Почему клапаны, хорошо притертые при ремонте двигателя, через некоторое время эксплуатации начинают пропускать газы?

Причины могут быть следующие:

а) Клапаны были недостаточно хорошо притерты в проверке сделана, недостаточно тщательно.

б) Стержни клапанов и направляющие втулки имеют большую выработку, в результате чего клапан при посадке перекашивается и происходит одностороннее разбивание его гнезда.

в) Вследствие более глубокой посадки клапана после некоторого времени работы исчезли зазоры между толкателем и стержнем клапана.

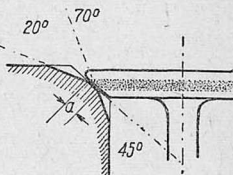


Рис. 1

г) Выгорела поверхность прилегания клапана к седлу, так как при притирке клапана не были срезаны кромки гнезда, как указано на рис. 1. Кромки должны быть срезаны шарошками под углом 20° и 70° с таким расчетом, чтобы ширина пояса прилегания была не больше 3,5 мм ($a = 3,5$ мм) у двигателей ЗИС и 3 мм у ГАЗ.

Какой вред приносит цилиндрам нагар и какими способами можно его удалить?

Отложения нагара в камере сжатия, на клапанах и в поршнях служат причиной уменьшения объема камеры сжатия, что вызывает увеличение степени сжатия и детонацию. Раскаленный нагар иногда вызывает произвольное самовоспламенение

смеси в конце хода сжатия (капильное зажигание).

Кроме того ухудшается теплопередача стенок, покрытых нагаром, что приводит к перегреву двигателя.

Удалить нагар без разборки двигателя можно путем выжигания кислородом. Для этого пользуются обычной горелкой, употребляемой при автогенной сварке. Направив струю пламени в

размягчает нагар и утром при запуске двигателя выгорает вместе с ним.

Наиболее простой и радикальный способ — это удаление нагара скребком (рис. 2).

Чем можно заменить роликовый подшипник?

Временно можно заменить бронзовой или баббитовой втулкой, сделанной, как указано на рис. 3. На поверхности втулки прорезаются канавки для смазки и втул-

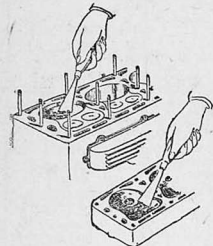


Рис. 2

цилиндр через отверстие для свечи, тотчас же перекрывают кран ацетиленового и нагар выгорает при участии поступающего через горелку кислорода. Можно пользоваться и денатурированным спиртом, заливая его в цилиндры с вечера. Спирт



Рис. 3



Рис. 4

ка устанавливается между внутренним и наружным беговыми кольцами негодного роликового подшипника (рис. 4, показывающий подшипник в разрезе). Отремонтированные таким способом роликоподшипники удовлетворительно работают во втулках колес и даже в дифференциале при условии обеспечения обильной жидкой смазкой.

Роликовые подшипники можно иногда заменять подходящими шариковыми подшипниками.

В НОМЕРЕ:

Стр.

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ	4
ДЕЛАНО В СССР	8
А. ИВНИЧ. — Четыре победы	16
ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АВТОТРАНСПОРТА	22
А. ВОЛКОВА. — От управления машиной к руководству автохозяйством	30

ШОФЕРЫ — СТАХАНОВЦЫ СВЕКЛОВИЧНЫХ МТС

Ник. ВЕКТОРОВ. — Передовики	32
И. КУЧЕВ. — Выполню вальтые обязательства	33
Н. РЕШИН. — Люблю свой труд, горжусь своей родиной	35
Роман СОТНИКОВ. — Научимся работать по-сталински	36
Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ. — Мотоциклетное первенство СССР	37
И. К-ов. — Маленькая историческая справка	44
Н. ВЕК. — Боевые эпизоды	45
В. НИКОЛАЕВ. — Автомобиль в колхозе	46
АВТОМОБИЛЬНАЯ ХРОНИКА	47
Я. МАЛАХОВСКИЙ. — Новые Советские автобусы	54
Б. ЛАВРОВСКИЙ. — Автомобиль в тайге	56
Л. МИХАЙЛОВИЧ. — Трехколесный автомобиль	59
Обмениваемся опытом гаражей	60
Техническая консультация	62
По следам заметок	64

В номере 76 иллюстраций.

ШОФЕРЫ БЕЗ ПРАВ

Начальник госавтоинспекции УРКМ НКВД по Орджоникидзевскому краю произвел расследование по неупомянутой заметке работника т. Вагрянцева, сообщавшего, что директор Мирнинской МТС, Благодарненского района, Абрамов допускает к рулю механиков МТС, не имеющих прав на управление автомашиной.

Расследование подтвердило эти факты. Автоинспекции даны указания о привлечении виновных к ответственности.

По следам заметок

ДОЛЖИКОВ СНЯТ С РАБОТЫ

Редакция была получено и направлено на расследование письмо т. Мироненко о безобразиях, творимых старшим механиком Чернянской МТС, Курской области, Должиковым. Расследованием факты, изложенные в письме т. Мироненко, подтвердились.

Начальник масляного управления Курского облзупри сообщил редакции, что механик Должиков снят с работы.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ,
Уполн. Главлита В-24193
Техред. Н. Свешников
Изд. № 319. Зак. тип. 674. Тир. 70 000
Бумага 72×108 см/16 2 бум. листа
Кол-ч. знаков в 1 бум. листе 193 600
Журнал сдан в набор 9/X 1937 г.
Подписан к печати 25/X 1937 г.
Приступлено к печати 25/X 1937 г.
Тип. и цинк. Журналобъединения
Москва, 1-й Самотечный пер., 17.