

XX 187  
34

Всесоюзная  
БИБЛИОТЕКА  
ИЗДАНИЕ  
В. И. ДАВЫДОВ

# ЗА РУЛЕМ



2

ЯНВАРЬ 1936  
ЖУРГАЗОВ'ЕДИНЕНИЕ



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1936 г.

# САМОЛЕТ ЗА РУЛЕМ

Орган ЦС Осоавиахима.

Ежемесячный иллюстрированный научно-популярный авиационно-технический журнал.

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:** 12 мес.—9 р., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 25 к.

# ХИМИЯ И ОБОРОНА

Ежемесячный массовый журнал по вопросам химии и противовоздушной обороны, орган ЦС Осоавиахима.

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:** 12 мес.—6 р., 6 мес.—3 р., 3 мес.—1 р. 50 к.

Двухнедельный журнал, посвящен вопросам автомобильного и дорожного дела.

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:**

12 мес.—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.

# Библиотека ЗА РУЛЕМ

Популярно-технические книги—пособие для учащихся автодорожных курсов и техникумов, шоферов и гаражных работников—24 выпуска в год.

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:**

12 мес.—9 руб., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 25 к.

С января 1936 г. начинает выходить новый всесоюзный массовый, красочно-иллюстрированный двухнедельный журнал технического воспитания рабочих.

# СТАХАНОВЕЦ

**В ПРОГРАММЕ ЖУРНАЛА:**

обмен опытом по стахановским методам работы в их связи с новой техникой; повышение технической культуры рабочих и техучеба; техническая консультация. Журнал будет широко освещать новейшие достижения техники основных отраслей тяжелой и легкой промышленности СССР и передовых капиталистических стран. Объем номера—4 печ. листа большого формата на бумаге лучшего качества, с красочным оформлением, с массовым тиражом.

**ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1936 год**

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:**

12 мес.—12 руб., 6 мес.—6 руб., 3 мес.—3 руб.

**ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:** Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединением и всюду почтой и Союзпечатью и уполномоченными политотдельских газет на транспорте.

**ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ**

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН. СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

101  
34  
АВТОМОБИЛЬ — ТРУДЯЩИМСЯ!

ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ПО АВТОДОРОЖНОМУ ДЕЛУ

ЯНВАРЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ  
Н. ОСИНСКОГО

РЕДАКЦИЯ: Москва, б. 1-й Самоз-  
течный пер., 17. Телеф. Д1-23-37.  
Трамвай: 28, 11, 14.

Массово-тиражный сектор  
телеф. Б-51-39

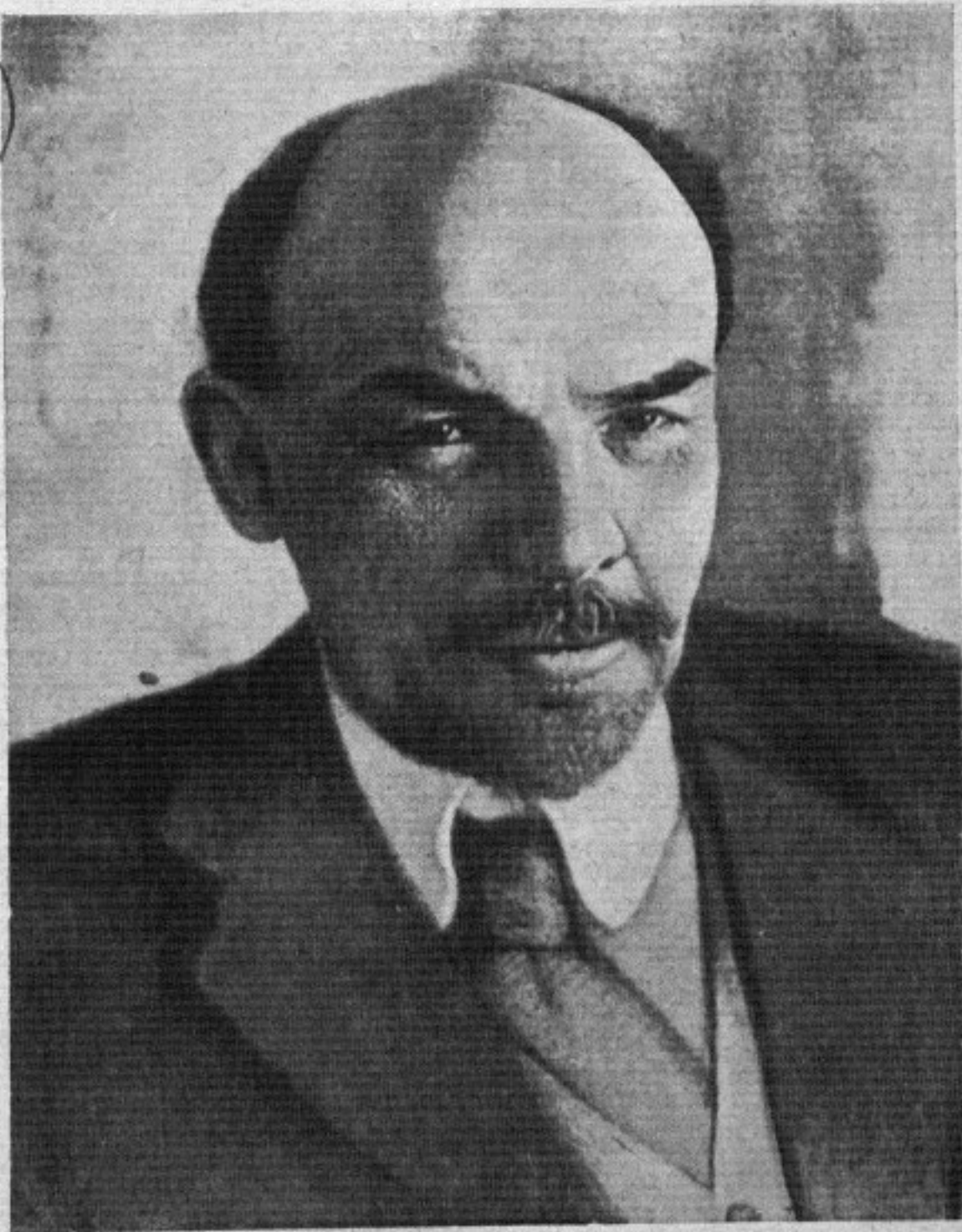
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:  
год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,  
3 мес.—1 р. 80 к.

2

ЗАДВИЖЕМ

Выходит два раза в месяц

Девятый год издания



Со знаменем Ленина победили мы в боях за Октябрьскую революцию.

Со знаменем Ленина добились мы решающих успехов в борьбе за победу социалистического строительства.

С этим же знаменем победим в пролетарской революции во всем мире.

Да здравствует ленинизм!

И. Сталин

# Помочь работе стахановцев

(По автопредприятиям Москвы)

Фото Д. Абезьянина

Стахановы, Бусыгины, Сметанины, миллионы рабочих и колхозников советской страны каждый день добиваются новых успехов в повышении производительности труда. Они преисполнены радостным творчеством, и жизнь их полноценна и ярка.

У нас сейчас нет такого завода, такого предприятия, где не применялись бы стахановские методы работы, где не было бы своих стахановцев. Но не везде и не всегда создаются необходимые условия для работы стахановцев.

Вот, например, 1-й автобусный парк в Москве. Неповоротливость руководителей парка часто тормозит инициативу рабочих-стахановцев, мешает стахановскому движению расти.

Бригада Лапкина, применив в парке стахановские методы работы, ликвидировала свое отставание и стала перевыполнять план капитального ремонта автобусов. Бригада могла бы сделать еще больше, если бы рабочим не приходилось бегать по цехам в поисках деталей. Соблюдая грошевую экономию, руководство автобусного парка не считает возможным снабдить рабочих полным комплектом инструмента, а это сильно отражается на работе слесарей-стахановцев инструментального цеха. Многие рабочие парка не знают не только ежедневных, но и месячных показателей своей работы, так как в парке не налажен учет.

Все это конечно мешает стахановцам 1-го автобусного парка показать, на что они способны.

Лучше обстоит дело во 2-м автобусном парке (Дружинниковском). Однако и тут не все благополучно. Инженерно-технические работники парка пока не возглавили стахановского движения.

Пройдя 8 тыс. км, автобус идет в ремонт № 1, после 24 тыс. км пробега он идет в ре-

монт № 2, а после 48 тыс. км пробега — в капитальный ремонт № 3. Считалось нормальным, даже отличным результатом, если машина укладывалась в эти нормы. Но в парке нашлись шоферы, которые решили, что этот порядок вовсе не обязателен и нормы эти — не предел.

Шофер Лейкин, работающий на автобусе № 700, взялся на своей машине сделать без капитального ремонта пробег в 100 тыс. км. Сейчас машина прошла уже 50 тыс. км и находится в отличном состоянии.

Автобус № 613 больше года ходит на линии площадь Свердлова—Сетунь. Все это время машина работала точно по графику, не имея ни одного опоздания, ни одной вынужденной остановки. Ремонта тоже не было. Техническое руководство парка начало протестовать.

— Это не работа! Это хищническая эксплуатация машины! Машина должна быть в ремонт...

Шоферы этой машины тт. Еремин и Рассолов потребовали, чтобы машина была детально осмотрена. Результаты осмотра показали, что машина действительно не нуждается в ремонте.

Шофер Еремин, участник всесоюзного слета стахановцев, рассказывает.

— На слете говорилось не только о достижениях, но и о тех, кто мешает работать стахановцам. Когда я прослушал речи вождей, я убедился, что только полное знание своего дела и четкая организация работы дают возможность работать с высокой производительностью. Всегда, когда я веду машину на линии, я внимательно слежу за ее работой и стараюсь своевременно предупредить тот или иной недостаток. Хотя у нас бывает и пло-



Мастер цеха профилактики т. Войнов встал на место мойщика и за смену вместо 20 машин пропустил 30



Шофер Еремин, участник всесоюзного слета стахановцев, выясняет свою зарплату в диспетчерской 2-го автобусного парка