

XX 187
34

1. ✓
Бессонная
Библиотечка
Москва
В. В. Ленин



За рулем

9

май
1936

жургазобъединение Москва

АВТО-ТРЕНАЖЕРНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

Г. МОСКВА, МЯЛ АНДРОНОВКА, Д. № 42, ТЕЛ. Ж-1-70-71.

РАСЧ. СЧ. №: 1Е0088 В ПРОЛЕТАРСКОМ ОТД. ГОСБАНКА

ИЗГОТОВЛЯЮТ

из некондиционных авточастей ГАЗ-АА

1. **АВТО-ТРЕНАЖЕРЫ** — с движущимся полотном дороги; действуют от электромотора. Прибор предназначен для обучения первым часам практической езды на автомашине.
2. **ТРАНСМИССИИ ГАЗ-АА**: коробка скоростей со сцеплением, соединенная промежуточным валом, шарниром ГУК'а и кард. валом с задним мостом; действует от электромотора.
3. **ПЕРЕДНИЕ МОСТЫ ГАЗ-АА**: с рулевой колонкой в сборе (предназначен для монтажа и демонтажа в классе).
4. **РАЗРЕЗНЫЕ МОТОРЫ ГАЗ-АА** с электрооборудованием и карбюратором (действует от электромотора).
5. **ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ**: 23 знака электрифицир. с трансформат. и распределит. доской для преподавателя.

Мастерские изготовляют также разрезные автомашины ГАЗ-АА, и т. д.

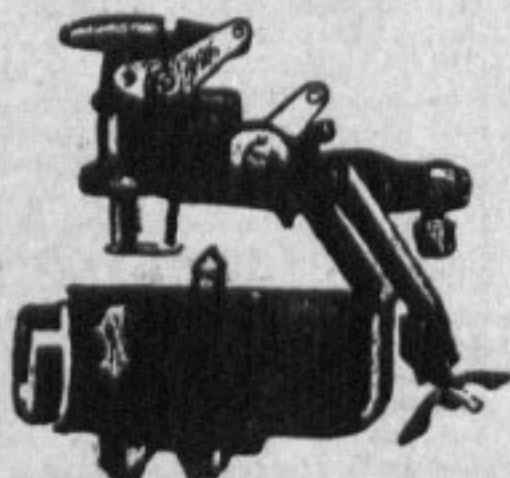
ЗАКАЗЫ И ЗАПРОСЫ НАПРАВЛЯТЬ ПО ВЫШЕУКАЗАННОМУ АДРЕСУ

ВНИМАНИЮ ДИРЕКТОРОВ АВТОТРАКТОРНЫХ ШКОЛ, КУРСОВ, ТЕХНИКУМОВ, ВТУЗОВ И Т. Д.

САМЫЙ ЛУЧШИЙ С ДАВНИХ ПОР

Карбюратор ЗЕНИТ

Один из наиболее простых и усовершенствованных



единственный гарантирующий
МОМЕНТАЛЬНЫЙ
ПУСК В ХОД МОТОРА и
НЕМЕДЛЕННОЕ ИСПОЛЬ-
ЗОВАНИЕ машины, КАК НИ
НИЗКА БЫЛА БЫ ВНЕШ-
НЯЯ ТЕМПЕРАТУРА

Гибкость - Возобновление - Экономичность

Société du Carburateur ZENITH

Société Anonyme—Capital 4 900 000 Frs

Direction et Siège Administratif: PARIS, 26 à 32, rue de Villiers à LEVALLOIS
Usine et Siège Social: LYON-III^e, 39 à 51, Chemin Feuillat

РЕДАКЦИЯ: Москва, Б. 1-й Самотечный пер., 17. Телеф. Д1-23-37.
Трамвай: 28, 11, 14.

МАЙ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
Н. ОСИНСКОГО

Массово-тиражный сектор
телеф. 5-51-69.

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

9



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 187
34



За повседневную

стахановскую работу

Вся страна встречает 1 Мая 1936 г. по-стахановски — высокой производительностью и высоким качеством работы, дальнейшим развертыванием стахановского движения и стахановской учебы.

Автотранспорт далеко еще не имеет тех отличных показателей, которые свойственны другим передовым отраслям народного хозяйства. Это происходит главным образом потому, что стахановское движение на автотранспорте еще не получило массового распространения.

Однако прекрасная работа многих шоферов и ремонтников — стахановцев, стахановских бригад и автоколонн в течение первых месяцев этого года уже в значительной мере содействовала повышению основных показателей в работе и устранению ряда серьезных недочетов.

Передовые автобазы перевыполняют план, доводят коэффициент использования парка до 0,90 и выше, перекрывают старые нормы межремонтного пробега, увеличивают среднесуточный пробег машин, ускоряют их оборот и экономят горючее и резину.

Примером в этом отношении может служить 2-я база Мосавтотреста, которая в стахановскую декаду выполнила план по тоннажу на 122 проц., а по тонно-километрам на 120 проц., одновременно сэкономив за это время свыше 13 тыс. литров горючего.

Здесь отдельные стахановцы, благодаря тщательному уходу за машиной, внимательному изучению маршрутов, личной инициативе по устранению простоев, добиваются сокращения времени, затрачиваемого на рейс, почти на 50 проц.

Но передовые автохозяйства пока немногочисленны. Многие хозяйственники — командиры автотранспорта — до сих пор еще не сумели организовать по-стахановски работу своих автобаз и в результате не могут даже похвалиться выполнением плана.

В этом номере журнала мы печатаем ряд материалов о стахановском движении на автотранспорте, об итогах декад, проводившихся в марте, о работе автобаз в первые дни апреля.

Лучшим подтверждением сказанного выше является работа 2-й автобазы Метростроя. Здесь вследствие скверной подготовки план мартовской декады был выполнен только на 82,7 проц., из 250 ходовых машин работали в среднем 187. И это на автотранспорте метро, успешная работа которого в серьезной степени влияет на ход этого ударного строительства.

Так было в марте, а с 1 апреля 2 автобаза Метростроя проводит уже стахановский месяц опять же без достаточно серьезной подготовки. Горький опыт только что проведенной декады, повидимому, ничему не научил руководителей этого автохозяйства. И оно не только не закрепилось на своих старых «достижениях», но даже снизило их.

В 1936 стахановском году перед автотранспортом стоит задача — помимо перевыполнения плана, который является минимальным обязательным заданием, максимально использовать резервы мощности каждого хозяйства.

В 1936 стахановском году надо широко развернуть стахановскую учебу, организуя всюду курсы повышения квалификации водителей, ремонтников, организуя обмен опытом работы стахановцев путем проведения самоотчетов.

Особенно широко надо практиковать испытанный большевистский метод социалистического соревнования между отдельными шоферами-стахановцами, бригадами, автоколоннами, между целыми автохозяйствами, используя его для подтягивания отстающих, для организации общей победы.

Между тем еще в целом ряде автобаз учеба не налажена, учебный план и распорядок занятий зачастую не увязаны с работой шоферов.

До сих пор социалистическое соревнование в ряде хозяйств не является основным методом подъема всей работы на новую, высшую ступень. До сих пор шоферы-стахановцы жалуются на неполадки и серьезные недочеты, тормозящие их подлинно стахановскую работу.

Что же мешает развертыванию стахановского движения на автотранспорте?

Об этом весьма убедительно говорят сами стахановцы. Это, во-первых, невысокое качество ремонта и не только в гаражах, но и на авторемонтных заводах. Характеристика работы Харьковского Гарза-9, напечатанная в этом номере журнала, является в этом отношении «показательной». Это, во-вторых, неудовлетворительная работа диспетчерских, не умеющих наладить бесперебойную работу автотранспорта. Это, в-третьих, простои на линии, вследствие безобразного отношения клиентуры к автотранспорту в местах погрузки и разгрузки. Причем простои машин объясняются не только недостаточным применением механизации, но и прямо неупорядоченностью процессов погрузки и разгрузки, оформления документов и пр., чем до сих пор не занялись еще вплотную сами руководители автохозяйств.

Стахановское движение надо развивать и укреплять не декларациями, а подлинно стахановскими делами, обеспечивая все необходимые условия для широкого внедрения стахановских методов работы.

В соревнование на лучшую подготовку к переходу на постоянную стахановскую работу должны включиться все автохозяйства Союза.

Лучший шофер Куйбышевского края

Дмитрий Андреевич Штырлов был первым шофером первого автомобиля Марьевской МТС (Куйбышевского края). Он пришел в МТС в тот момент, когда она только зарождалась.

Первые два года т. Штырлов работал на ГАЗ'е. Потом он получил новую машину АМО. За пять лет работы т. Штырлов не имел ни одной аварии, ни одной серьезной поломки. Его машина прошла 128 тыс. км при одном капитальном ремонте и 74 тыс. км из покрышек, поставленных при выпуске с завода. Как добился т. Штырлов этих рекордных показателей?

— Я всегда поддерживаю в камерах нужное давление, — говорит он. Всегда стараюсь избегать крутых поворотов, резкого торможения и чрезмерной скорости при езде. Профиль дороги, по которой мне приходится ездить, я хорошо изучил и всегда объезжаю все кочки и ухабы.



Шофер - стахановец Д. Штырлов. Работает в Марьевской МТС со дня ее основания

Кто-то из молодых шоферов однажды упрекнул Штырлова:

— Скорость не берешь, значит не по-стахановски работаешь.

На это Штырлов ответил:

— На скорости не выиграешь, особенно в условиях бездорожья. Работать по-стахановски — это значит ездить не только скоро, но и без аварий и простоев.

За время работы в МТС т. Штырлов обучил автоделу четырех колхозников. Они работают сейчас самостоятельно.

По краевому конкурсу на лучшего шофера т. Штырлов получил первую премию. Недавно ЦК Союза шоферов Юга прислал ему, как лучшему стахановцу, фотоаппарат.

Штырлов — не исключение. В Куйбышевском крае имеется много водителей-стахановцев, показывающих прекрасные образцы работы. Вот, например, Иван Акимович Куц, шофер Заготзерна. Он получил вторую премию по всесоюзному конкурсу на лучшего шофера. На своей машине ЗИС т. Куц сделал в прошлом году 69 тыс. км без капитального ремонта. Машина прошла уже все амортизационные сроки и сделала 30 тыс. км сверх нормы. Несмотря на это, она находится в отличном состоянии.

Шоферы Дергуновской МТС тт. Бондарев и Кузнециков, работая на хлебоперевозках, сделали 14 836 км за 55 календарных дней.

Так на автотранспорте в Куйбышевском крае растут кадры водителей-стахановцев. В колхозе, в городе, на стройке борются стахановцы за высокую производительность труда, за лучшую эксплуатацию советского автомобиля.

В. Рыбаков

г. Куйбышев