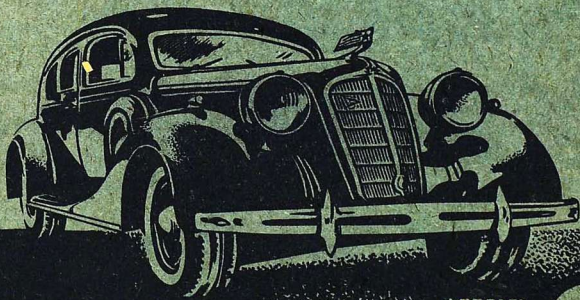


За рулем



ФЕВРАЛЬ
1939

4

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМД СССР



ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ
ДВЕНАДЦАТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ
ФЕВРАЛЬ 1939

4

Включайтесь в социалистическое соревнование имени XVIII съезда ВКП(б)

Постановление Центрального Совета Осоавиахима СССР

10 марта 1939 года откроется очередной XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (большевиков). Это величайшее событие в жизни нашей страны каждый трудящийся стремится ознаменовать новыми замечательными делами, поехми подарками родине, государству, чтобы выразить свои чувства благодарности, преданности и любви к коммунистической партии, ее Центральному Комитету и великому Сталину, которые ведут Советский Союз от победы к победе. В честь XVIII съезда ВКП(б) на заводах и фабриках, в колхозах и совхозах, в учреждениях и институтах, в частях Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота поднимается новая могучая волна социалистического соревнования.

XVIII съезд ВКП(б) — съезд завершения строительства социалистического общества и постепенного перехода к коммунистическому обществу — мы встречаем в обстановке второй империалистической войны. Начавшаяся без объявления войны и все более разгорающаяся вторая империалистическая война не может и быть серьезнейшей опасностью для всех народов и, в первую очередь, для СССР. Вот почему нам нужно, как учит нас великий Сталин, «всемерно усилить и укрепить нашу Красную армию, Красный флот, Красную авиацию, Осоавиахим. Нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох...»

Открытие XVIII съезда ВКП(б) Осоавиахим должен ознаменовать подъемом и улучшением всей оборонной работы Общества.

Включаясь в социалистическое соревнование имени XVIII съезда ВКП(б), осоавиахимовские организации должны поставить главными своими задачами: повышение революционной бдительности, быстрейшую ликвидацию последствий вредительства в оборонной работе, мобилизацию всех членов Общества на выкорчевывание остатков вражеского охотства в Осоавиахиме — подлых предателей родины, троцкистско-бухаринских паймов фашизма.

Каждый из нас должен быть добрым и ударником, внедренно Комитету

ских патриотов — должен стать еще более могучим резервом Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота.

Вся страна готовится отметить как радостный всенародный праздник XXI годовщину славного детства большевистской партии — Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота. На истории героической борьбы Красной Армии и Красного Флота, на примерах жизни их замечательных деятелей, царских героев и полководцев, на опыте отланных — бойцов, командиров и подпартработников — Осоавиахим должен воспитывать трудящихся в духе безграничной преданности делу Родины, в духе честности



И. Смирнов — поддатель 12-го газомоторного парка, за 29 лет работы на автотранспорте не имеет ни аварии, ни нарушения правил движения

Фото М. Шрефлера

КОМИССАР В ОСОАВИАХИМЕ

Герой Советского Союза, депутат
Верховного Совета РСФСР В. НОВИКОВ

Советское правительство утвердило новый текст военной присяги. С исчерывающей полнотой определены в присяге качества, обязательные для защитников социалистической родины. Народ требует от своих воинов чести, храбрости, дисциплинированности, бдительности, самоотверженной отваги в бою, большевистского овладения боевой техникой, неуклонной воли к полной победе над врагом, кровной преданности отчизне до последнего дыхания.

Эти благородные качества, запечатленные в присяге, присущи нашим бойцам, командирам, комиссарам. Дстойно, отважно и самоотверженно сражалась Красная Армия с остатками полчищами белогвардейцев и интервентов в годы гражданской войны. Чудеса героизма являли миру бойцы 1-й Отдельной Краснознаменной армии, сражавшейся с японскими самураями.

Полобно тому, как Сталинская Конституция фиксирует завоевания и достижения народов СССР, — военная присяга, вытекающая из кон-

ституции, фиксирует итоги огромной работы партии большевиков по воспитанию нового социалистического человека, убежденного патриота родины.

Тысячи передовых людей советской земли, преисполненных горячим стремлением отдать свои силы и энергию укреплению боевого могущества страны, изучают на учебных пунктах Осоавиахима основы военного дела. Осоавиахим готовит для Красной Армии надежный резерв, закаленный в духе военной присяги.

Партия поручила комиссарам и политрукам учебных пунктов Осоавиахима большевистское воспитание политически сознательных, преданных партии Ленина — Сталина, бесстрашных патриотов, готовых в защите советских рубежей.

Комиссары Осоавиахима стремятся впитать в себя лучшие традиции комиссарского состава Красной Армии. Олицетворение этих традиций они видят в образе славного чапаевского соратника Дмитрия Фурманова. Они видят его в образе военкома Пожарского, который с призывным

криком «За родину, за великого Сталина, вперед!» бросился с гранатой в руке в атаку. Тяжело раненый, обливаясь кровью, он не ушел с поля боя и продолжал руководить своим батальоном до последнего вздоха.

Велика и почетна роль комиссара в Осоавиахиме. Проводник коммунистических идей, он призван партией оберегать чистоту наших рядов, учить массы распознавать врага, вооружать массы большевизмом.

В обстановке начавшейся второй империалистической войны задачи боевой и политической подготовки наших кадров стоят особенно остро. Мы отстаиваем мир, мы не хотим войны. Но если фашисты нападут на нашу родину, мыведем самую справедливую войну из всех войн, какие когда-либо знала история. Ясное понимание этих справедливых целей и задач умножает силу людей.

Вот почему наша партия постоянно подчеркивает громадное значение политической учебы.

Сталинский Центральный комитет дал нашим кадрам идейное оружие



«Атак» — картина из эпохи гражданской войны художника П. Владимирова

невиданной силы и мощи — Братский курс Истории ВКП(б). ЦК потребовал неизмеримо выше поднять уровень большевистской пропаганды, воспитать массы на замечательном опыте борьбы нашей партии за коммунизм.

Осовиахимовский комиссар должен твердо помнить, что в обстановке бурного роста политической активности советского народа, в обстановке расцвета социалистической культуры, развертывания советской демократии, запросы к нему возрастают. Комиссар, не работающий над собой, не повышающий своего теоретического уровня, не может быть полноценным руководителем.

К сожалению, до недавнего времени комиссары в политургу Осовиахима не получали никакой помощи от Центрального Совета. Комиссар Управления боевой подготовки Чернявский игнорировал задачи политической работы. Поэтому многие наши школы и учебные пункты до сих пор не имеют надежных политических руководителей.

Последствия вредительства, имевшего место в Осовиахиме, отрицательно отразились на работе общества. В отдельные звенья Осовиахима проникли враги народа, пытавшиеся подорвать нашу оборонную мощь.

Не вышло! Советская общественность под руководством большевистской партии разгромила вражеские гнезда.

Комиссарам нужно, однако, помнить, что враг проникнул и изнутри. Центральный комитет нашей партии и лично товарищ Сталин неустанно учат нас на минуту не ослаблять революционную бдительность, выкорчевывать всех и всяческих врагов народа, в какую бы тогу они ни рядились.

Одно из важнейших условий бдительности комиссаров — всестороннее знание людей. С каждым должен он побеседовать по душам, знать его настроения и пужды.

У героя хасанских войск — вождя Пожарского должны учиться бдительности комиссары Осовиахима. Он знал всех бойцов части. Ничто не проходило мимо его глаз и



На первом курсе Военно-политической академии РККА имени Ленина учают отаженные хасанцы. На фото справа налево: учащийся боев в районе озера Хасан лейтенант И. Русанов, И. Лельчицкий, И. Зайцев. Во втором ряду В. Корнев

Фото Евзерихина

ушей. Десятки нитей связывали его с массой. Каждый партийный и непартийный большевик считал своим долгом информировать комиссара о замеченных недостатках.

Во время марша по размытым дорогам Посьетского района комиссар Пожарский неоднократно заострял перед бойцами вопрос о бдительности. Это подтверждают найденные в его полевой сумке записки. «Бдительность должна быть усилена во сто крат» — пишет он. И дальше: «Нужно поближе присмотреться к В.» Проницательность не обманула Пожарского. Вскоре В. был разоблачен как фашистский агент.

Секрет широкой связи комиссара с массой очень прост: тов. Пожарский живо и ежедневно заботился о людях. В его блокноте мы читаем: «Саперам нехватает трех пар белья, портянок, одеял, тифоиков, простынь — выслать». И дальше: «Медведю выслать сапоги. Пять пар сапог взять у Голотнева и Мелентьева».

Забываясь о людях, комиссар Пожарский воспитывал у красноармейцев бережное отношение к боевому имуществу. Он записывает: «Слепов положил седло на песок. Симункин неосторожно обращается с винтовкой». В лунную минуту и седло, и винтовка, береженные похозяйски, спасут жизнь бойца.

Оборонное общество советских патриотов, располагающее богатым военным имуществом, должно учиться у Красной Армии как беречь и хранить его. Наши самолеты, автомашины, винтовки, противогазы приобретены на средства трудящих-

ся. Это — всенародное достояние.

Враги народа, орудовавшие в Осовиахиме, старались запутать учет оборонного имущества, расхищали и уничтожали его. Они понимали, что от наличия и состояния материальной части зависит успех военной учебы широких масс.

Комиссар в Осовиахиме отвечает за сохранность учебного оружия и за воспитание в массах бережного отношения к нему. Разгильдяйское отношение к оборонному имуществу нельзя расценивать иначе, как потерю большевистской бдительности.

Полноценный большевистский комиссар учит не только словом, но и личным примером, показом. Вила глубокий, деловой интерес, проявляемый комиссаром к изучению материальной части и безукоризненное знание ее, курсы учебных пунктов будут его уважать еще больше.

Важнейшей обязанностью комиссара является установление среди личного состава железной воинской дисциплины, основанной на высокой требовательности к себе и другим. Там, где процветает напирбаторство — царят расхлябанность и разгильдяйство.

На плечи комиссара ложится почетная ответственность как за организацию политического воспитания, так и за качество военной подготовки курсантов. Боевая и политическая учеба неотделимы друг от друга. В этой взаимосвязи отражается природа сознательного защитника социалистической родины.

Наша страна направляет все усилия к тому, чтобы еще более повысить обороноспособность родины. Мы идем к коммунизму, готовы бороться против фашистской агрессии и провокаций.

Укрепление обороноспособности страны требует поднять роль комиссара в Осовиахиме на небывалую высоту. Отсюда всех политически неблагонадежных и примазавшихся, недостойных нести ответственную комиссарскую работу, смело выливать молодые кадры из низовых организаций, мы сделаем наш Осовиахим могучим и несокрушимым.

НАРКОМЗЕМ ПЛОХО ГОТОВИТ ШОФЕРОВ

Инж. К. ЧЕРНОВОЛОТ

Наркомзем СССР готовит немало шоферов для социалистического сельского хозяйства. Это обязывает его наладить учебную работу так, чтобы выпускать полноценных водителей, чтобы отсев учащихся был минимальным, чтобы каждый час учебы был использован с наибольшим эффектом.

На примере одной из школ Наркомзема СССР в г. Змиеве Харьковской области, которая, надо полагать, ничем не отличается от десятков других школ по подготовке водителей, мы видим, что Наркомзем не уделяет должного внимания этому важнейшему вопросу.

Школы шоферов комплекуются из лиц, имеющих образование за 4—5 классов, по командировкам МТС, автоколони «Сельхозтранс» и колхозов. Как правило, руководители МТС, автоколони и колхозов не торопятся направлять людей в школы, и комплектование растягивается, что очень отрицательно сказывается на качестве обучения. Змиевская школа шоферов производит последний набор в течение 67 дней, едва выполнив план на 64%.

Местные организации игнорируют указание о присылке в школы не менее 30% женщин. Из 442 чел., окончивших Змиевскую школу в 1938 г., женщин было всего 26 или 5,8%.

Подготовка шоферов III класса в системе Наркомзема производится на пятимесячных курсах с 1000-часовым учебным планом. Этот план непомерно раздут и рассчитан на 8-часовой учебный день с отрывом от производства. Перегруженность рабочего дня и неподготовленность курсантов к таким занятиям приводят к снижению усвояемости учащимися материала в последние часы.

Учебный план школ шоферов Наркомзема должен быть пересмотрен. Число часов обучения может быть сокращено без всякого ущерба для качества обучения, до 750, при сохранении пятимесячного срока обучения и 6-часовом рабочем дне. Школы треста «Трансэнергоадр», имея аналогичный состав учащихся по образовательной подготовке, обучают шоферов III класса по 600-часовому учебному плану, с отнюдь не худшими результатами, чем школы Наркомзема.

Индивидуальная практическая езда в школах шоферов Наркомзема предусмотрена в количестве 20 часов, а в школах треста «Трансэнергоадр» в количестве 30 часов. Такая разница ничем не оправдана. Выпускники школ шоферов всех систем получают единый документ на право управления автомобилем без указания, где они должны работать: только в городе или только на пе-

риферии. Например, Змиевская школа шоферов готовит водителей для колхозов пригородной Харьковской района, но они ежедневно ездят по гор. Харькову наравне с воспитанниками Харьковской школы «Трансэнергоадр». Опыт показывает, что 20-ти часов индивидуальной практической езды недостаточно для приобретения твердых и правильных навыков — по управлению автомобилем.

Программа пятимесячных курсов шоферов Наркомзема также страдает целым рядом недостатков. Курс «Автомобиль, его устройство и устранение неисправностей» рассчитан на 400 часов (200 часов теории и 200 часов практических занятий по демонтажу и монтажу автомобиля). Распределение часов по разделам программы нельзя назвать удачным. На изучение главной передачи и дифференциала программа отводит 24 часа, а на изучение устройства, регулировки и неисправностей сцепления всего 8 часов (включая вступительную лекцию по общей характеристике трансмиссий). На изучение ходовой части автомобиля отведено 32 часа, а на батарейное зажигание 28 часов.

Для ознакомления учащихся с газогенераторными и дизельными автомобилями в программе имеется только двухчасовая вступительная тема «Основные типы автомобилей»,



Школа инструкторов практической езды в Москве. Классные занятия ведет преподаватель В. Крылов (справа). Слева слушатель А. Сурия — рабочий завода «Красный пролетарий».

Фото В. Тюккеля

в которой вскользь упоминается о необходимости классифицировать автомобили по типу двигателя внутреннего сгорания.

В программе курса «Эксплуатация автомобилей и технический уход за ними» на раздел «Хранение автомобилей» предусмотрен 1 час, что безусловно недостаточно. В теоретической части курса «Правила движения и управления автомобилем» упомянуты такие важные вопросы, как правила буксировки неисправного автомобиля, правила проезда и поворотов на перегружаемом перекрестке и пр.

Материальное обеспечение школ шоферов Наркомзема неудовлетворительно. На обучение курсанта по 1000-часовой программе ассигновано 420 руб., в то время как в школах «Транссервокадры» стоимость обучения курсанта по 600-часовой программе составляет свыше 700 руб.

Большинство школ из-за отсутствия средств лишено возможности пополнять оборудование. Так, по смете на 1938 г. Зиневская школа шоферов не получила ни копеечки на приобретение книг, оборудова-

ния и на капитальные вложения. Из-за отсутствия средств школа не имеет возможности построить гараж, и машины хранятся под открытым небом. «Учебный корпус» школы состоит из 4 комнат, именуемых классами, и даже нет перспектив на получение средств для достройки учебных помещений.

Парк автомобилей школ шоферов Наркомзема по Харьковской области состоит из старых машин ГАЗ-АА и ЗИС-5, полученных из различных МТС. Ни одна школа в Харьковской области не имеет для ознакомления учащихся машины М-1, ЯГ-4, не говоря уже о ЗИС-6 и ЗИС-101.

Совершенно отсутствует литература по курсу «Эксплуатация автомобилей и технический уход за ними», «Правила движения и управления автомобилем» и по военному-транспортному делу. На 200 учащихся Зиневская школа имеет всего 73 экземпляра книги «Автомобиль» — А. Карагина и Соловьева. Наркомзем не сделал никаких попыток создать учебники, соответствующие программам, хотя это не так трудно осуществить, если к этой

работе привлечь преподавателей школ.

«Помощь» школам со стороны Наркомзема часто принимает анекдотические формы. В конце декабря 1938 г. по распоряжению Наркомзема СССР Московский институт усовершенствования педагогов и руководящих работников высших коммунистических с.-х. школ разослал всем школам шоферов (за их счет) плакаты. Получила их и Зиневская школа шоферов. Вместо ожидаемых плакатов по автоделу в посылке оказалось 39 плакатов по агрономии, 8 по животноводству и пр.

Опыт Наркомзема лишний раз подчеркивает крайнюю необходимость создания единого учебника, плана и программы по подготовке шоферов III класса, учитывая специфические особенности различных отраслей хозяйства.

Вопрос о создании учебников по автоделу лучше всего разрешить путем объявления открытого конкурса на составление учебников по дисциплинам, входящим в учебный план.

ХРАНЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ ВНЕ УТЕПЛЕННЫХ ГАРАЖЕЙ

Инж.-механик В. РУССИЯН

В декабре 1937 года была сдана в эксплуатацию первая площадка для хранения автомобилей в селе Вязовка под Москвой, а к концу той же зимой на площадках с искусственным подогревом хранилось до 2 тысяч машин автохозяйств столицы.

Для большинства установок по подогреву двигателей используется пар от специальных и собственных котельных (производственных и отопительных), что объясняется легкостью монтажа системы пароподогрева, несложным оборудованием автомашин, а также высокой тепловой эффективностью этого способа.

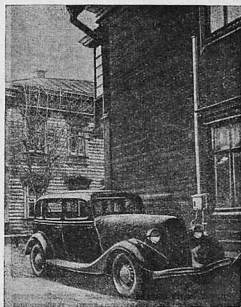
Меньшее количество установок для подогрева двигателей работает на горячей воде, несмотря на ряд экономических преимуществ по сравнению с пароподогревом (меньшая стоимость машиночаса хранения, снижение требований к котлам и т. п.). Это вызывалось некоторой сложностью монтажа сети и переоборудования двигателей для целей подогрева.

Электродогрев двигателей также не нашел сколько-нибудь широкого

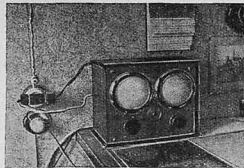
применения. Основной тормоз в развитии этого наиболее культурного способа подогрева — недостаток необходимого количества электроэнергии и дефицитность установочных материалов (провод, специальная герметическая арматура и пр.).

Помимо этих трех основных способов подогрева на ряде предприятий с большим для меньшим успехом практиковались смешанные способы подогрева двигателей: заправка горячей водой с последующим электроподогревом для временного поддержания работоспособности двигателя до выхода машины на линию (автобазы Академии наук СССР), прогрев двигателей путем продувки паром опорожненной системы охлаждения с последующей заливкой двигателей холодной водой при непрерывной продувке паром (2-й парк треста Мосавтогруза) и др.

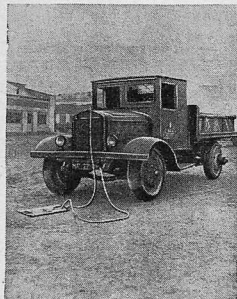
Мягкая зима прошлого года не дала возможности осуществить на практике ряд теоретических предположений по подогреву масла в картере двигателя, сохранению окраски кузова, застыванию смазки в корбо-



Стопка для электроподогрева автомашин М-1. По стене проложена проводка для подогрева двигателя и сигнализация



Прямой пульт термоэлектрической сигнальной установки



Водоподогрев двигателя автомобиля ЗИС на 1-й автобазе Мосавтогоста



В таком состоянии сильные декабрьские морозы застала строительная площадка на пароподогреву двигателей в 3-м автобусном парке

ке перерад и дифференциале. По тем не менее за период декабрь—март 1938 года Московский институт городского транспорта поставил ряд экспериментов и организовал наблюдение за работой безгарражных установок, позволивших разрешить ряд важных вопросов.

В результате научно-исследовательской работы и обобщения опыта эксплуатации подогранных площадок установлено, возможность пароподогрева с давлением в сети до 0,3 атм. (избыточных), что решило вопрос о строительстве котельных с давлением на котлах до 0,7 атм. (избыточных) и дало возможность применять пароподогрев в любом автохозяйстве, имеющим котлы, пригодные для эксплуатации на низком давлении. Также определены способы прокладки различных сетей (временных и капитальных), прореконструированы нормы расхода топлива на различные марки машин и, наконец, на основании полученного опыта сконструирована унифицированная арматура для подогрева двигателей, которая выпускается ныне в массовом порядке для автохозяйств Московского Совета одним из авторемонтных заводов.

Широкое строительство безгарражных площадок к зиме 1938—1939 года свидетельствует о том, что автомобильная общественность дала положительную оценку новому способу хранения автомобилей вне гаражей. По далеко неполным сведениям в Москве на безгарражное хранение переведено дополнительно свыше 4 тысяч автомашин. Намечается стремление к строительству крупных площадок на 200 и более машино-мест, уделяется должное внимание экономически выгодному водоподогреву двигателей, подготавливаются специальные кадры рабочих для обслуживания площадок.

Но одновременно с этим нельзя не отметить имеющего место недопустимого промедления в развертывании строительных работ в целом ряде московских автохозяйств. К строительству большинства площадок было приступлено только в октябре 1938 года. Многие автохозяйства упустили летнее время, наиболее благоприятное для дешевого и быстрого строительства площадок, что несомненно повлияло и на качество работ, и на их стоимость.

Эта беспечность особенно сильно сказалась при резком похолодании 15 декабря прошлого года, когда в течение 12 часов температура воздуха упала с минус 1° до минус 25° Ц. Автобазы и парки, подготовившие к зиме свои площадки, включили их в работу в течение суток и несмотря на устойчивые морозы выпускали машины на линию бесперебойно. Так было в 12 таксомоторном парке, в автобазе Управления милиции г. Москвы и др. Большинство же парков поспешно за свое безразличие вынуждены к зиме реакцией сокращением выпуска машин на линию (1-я база треста Мосавто-

госту), свертыванием работ по строительству площадок (3-я база треста Мосавтогосту).

Уроки недопустимого промедления с проектированием и строительством безгарражных площадок должны быть учтены хозяйственниками и использованы для форсирования строительства площадок в 1939 г. с первого же дня строительного сезона.

Текущей зимой должна быть проведена научно-исследовательская работа по определению всех преимуществ мало изученного способа подогрева машин только перед выпуском их на линию путем применения приборов для подогрева масла. При положительном разрешении этого вопроса непрерывный подогрев автомашин будет в подавляющем большинстве заменен быстрым и надежным разогревом двигателей (а также заключенного в них запаса масла) непосредственно перед выпуском машин на линию. Это позволит сэкономить до 85% топлива.

В отношении электроподогрева двигателей в настоящее время уже можно утверждать, что при наружной температуре минус 25° Ц и длительной стоянке машины, данный способ вполне гарантирует нормальный запуск автомобилей ГАЗ-АА и М-1, обеспечивая устойчивую температуру воды в системе охлаждения не ниже +25° Ц. Но это возможно при условии применения электроподогревки мощностью 750 ватт и тщательного укрытия капота и радиатора толстым утеплительным чехлом.

Большую помощь в эксплуатации безгарражных площадок может и должна оказать впервые сконструированная и испытываемая ныне термоэлектрическая сигнальная установка. Обнаруженная автомашин подобной сигнализацией позволит при любом виде подогрева получить световой и звуковой сигнал об охлаждении воды в рубашках и радиаторах двигателей.

Такая установка, работая от цепи автомобильного аккумулятора, с ничтожным расходом электроэнергии (только в момент подачи сигнала) является автономной и может действовать где угодно, так как смонтирована на самом автомобиле. При небольшом изменении схемы электрооборудования сигнал от машины может быть передан на удаленный пункт по двухпроводной линии.

Широкое развитие безгарражного хранения автомобилей как в Москве, так и в других городах Союза, поможет в этом году разрешить не один новый эксплуатационный и технический вопрос, связанный с подогревом двигателей на открытых стоянках. Необходимо только пожелать, чтобы опыт отдельных автохозяйств, экономические показатели, ранисигнализаторские мероприятия а также всякое смелое техническое новшество в деле хранения автомобилей на безгарражных площадках как можно быстрее стали известны достоянием всех автохозяйств.

Положить конец авариям и разгильдяйству!

Герой Советского Союза В. НОВИКОВ

За годы сталинского пятилеток в стране социализма выросла могучая автомобильная промышленность. Взгляните на улицы советских городов. Там ни на минуту не утихает бурное движение. Потоки переполненных автомобилей мчатся по асфальту. На колхозных дорогах слышатся бодрые гудки грузовых машин, возущих сельскохозяйственные продукты на станции, на базары, к элеваторам и возвращающихся с грузом товаров для колхозников.

Первое место в Европе и второе в мире занимает СССР по производству грузовых автомобилей. Но могучий рост автомобильного транспорта, огромное значение его в народном хозяйстве неуклонно требуют безукоризненной, четкой эксплуатации машин.

Автомобильному хозяйству страны необходимы не только хорошо организованные гаражи и базы, не только надежные запасные части и авторезина, но и самое главное — культурные и технически знающие автомобильные кадры. От этих кадров зависит бесперебойная работа автотранспорта, который должен быть образцовым во всех отношениях.

Грязные руки врагов немало навредили в автохозяйстве. Одним из их приемов была варварская эксплуатация автомашин. Спешить и рядом в гаражах раздевали одни машины, чтобы поставить отдельные детали на другие.

Серьезнейший бич автотранспорта — аварии, поломки и наезды также дело врагов и разгильдяев. «Каждая авария, — как указывал тов. Л. М. Каганович, — равносильна поражению отдельной воинской части в бою».

Безобразное халатное отношение водителей к государственной собственности преждевременно выводит из строя автомашину. Поэтому особенно важно, чтобы за рулем автомобиля сидели вполне квалифицированные и надежные люди. Нередко в число водителей машин пробирются сомнительные и преступные

элементы. Они пьянствуют, занимаются рвачеством, бьют машины, калетач людей.

Вот один из характерных случаев, о котором рассказывает инструктор и мотоспортемен т. Абрамов.

«Я ехал из Москвы. На 77 версте увидел встречную грузовую автомашину. Пошел по правому краю шоссе со скоростью, примерно, 60 километров.

Когда мы были на расстоянии 100 метров друг от друга встречная машина резко встала вправо, освободив мне путь, но за ней оказалась пошедшая в обгон вторая грузовая машина. Я считал, что водитель этой второй машины, увидев меня на таком расстоянии, не рискнет обгонять, но оказалось, что шофер, вопреки здравому рассудку и всем правилам движения, решил идти на обгон. На меня неслись две грузовые машины и мне ничего не осталось делать, как дав плавно до отказа тормоза, взять резко руль вправо, направить мотоцикл в канаву. Очевидно, в этот момент водитель второй машины взял руль до отказа влево, в канаву, в мою же сторону. Через мгновение мы столкнулись передними колесами.

Только благодаря какому-то иск-

лючительному стечению обстоятельств я остался жив».

Разгильдяйство и преступное нарушение правил движения шофером поставили под угрозу человеческую жизнь и нанесли ущерб материальной части.

Такие случаи, к сожалению, не единичны.

Автотранспорт СССР имеет все условия, чтобы работать безаварийно. У нас тысячи передовых людей транспорта — стахановцев, опыт которых нужно внедрить в массы.

Московские водители — Диканов, Писарев, Пасхин, Метелькин, лешиградские шоферы — Тихомиров и другие, ростовские водители — Мальцев, Озеров и Сейфуллин — все они образцовым уходом за своими машинами, отличной дисциплинированностью в работе добились рекордного превышения норм пробега и полной безаварийности.

Пора, засучив рукава, взяться за устранение аварий и покончить с разгильдяйством и плохой организацией труда на автотранспорте.

Историческое постановление ЦК ВЦП(б), Совнаркома СССР и ВПСФС дало для этого могучее оружие в руки командиров автотранспорта и всех его честных работников.



Шофер 19-го танкосмотрового парка В. Вурчаков перед выездом на линию предъявляет вахтеру М. Сидорку путевой лист. Шофер Вурчаков работает за рулем автомобиля четыре года без одной аварии и регулярно повышает класс. Фото М. Прехнера

ПЕРВЫЕ ИТОГИ

Дм. Вольф

Наряду с трамваем, троллейбусом и метрополитеном значительное место в пассажирском транспорте Москвы занимает автобус. Для многих трудящихся столицы, живущих или работающих на окраинах города, автобус является зачастую единственным средством передвижения.

Дело чести работников автобусного транспорта работать четко, быстро доставлять пассажиров на работу и с работы, строго соблюдать расписание движения, чтобы трудящиеся не тратили свое время на длительные ожидания автобусов на остановках.

Однако, автобусный транспорт в столице работает еще неудовлетворительно и одна из причин этого — слабая трудовая дисциплина среди работников автобусных парков.

В недавнем прошлом в 3-м автобусном парке ежедневно около 60 человек не являлось на работу. Бывали дни, когда из-за прогулов шоферов и кондукторов на линию не выходило до 20 автобусов.

В парке не было настоящей заботы о том, чтобы покончить с прогулами и опозданиями. С отвязанными лодырями и прогульщиками здесь либеральничали, им все сходило с рук. Нежелание увольнять

дезорганизаторов транспорта администрация прикрывала ссылкой на нехватку кадров водителей и кондукторов.

Постановление партии и правительства о мерах борьбы с прогулами и опозданиями внесло перелом в состоянии трудовой дисциплины в парке. Это постановление с полным удовлетворением было встречено всеми честными шоферами, рабочими и служащими парка.

«Мы рабочие, служащие и инженерно-технические работники 3-го автобусного парка клеймим позором



Стахановец-шофер автобуса № 463

С. И. Аляксов

Фото В. Тюккеля



Бригадир стахановской бригады шоферов автобуса № 465 С. Я. Созодов

Фото В. Тюккеля

всех дезорганизаторов труда, — заявил на митинге коллектив парка. — Мы настоятельно требуем от администрации и рабочкома решительных мер борьбы с дезорганизаторами, которые имеются и в нашем коллективе. Они разлагают трудовую дисциплину и срывают работу парка. В ответ на постановление коллектива работников 3-го автобусного парка добьется большей производительности труда и будет охранять независимость трудовой дисциплины».

Но все же нашлись в автобусном парке люди, которые решили, что

можно и дальше лодырничать, прогуливать и опаздывать.

Первого января прогуляли 14 человек. Все они были уволены. Среди уволенных известный в парке прогульщик шофер Брылев, любитель прогуливать шофер Сидорин. Когда 2 января Сидорин не был допущен к машине, он заявил в колонне: «Ничего! Допустят завтра! Шоферы на улице не валяются, нами не побросаетесь!» Но Сидорина уволили. Уволили, как дезорганизатора городского транспорта, забывшего, что в честной трудовой семье нет места лодырям.

Два дня прогулял шофер Серебряков. Он решил симулировать болезнь. Но в поликлинике врачи прямо заявили Серебрякову, что он «болезнь» лодырничества. Попытка получить больничный не удалась и он был уволен.

По установленному в парке порядку начальники колонн, отделов и цехов к 10 час. утра дают директору парка рапорты об опозданиях и невыходах на работу. По этим рапортам можно проследить как день ото дня укрепляется в парке трудовая дисциплина, идет на убыль кривая прогулов и опозданий. Так, 1 января прогуляло 14 человек, 2 января — 10 человек, 3 января —



Стахановец-шофер автобуса № 465

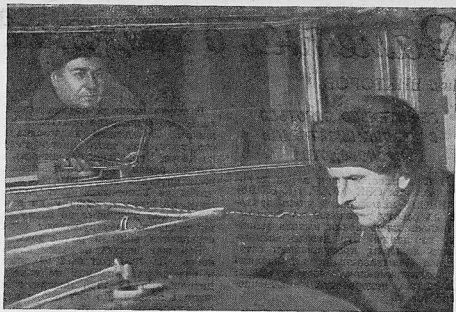
Н. Г. Грингорьев

Фото В. Тюккеля

4 чел., 4 января — 4 человека, 5 января — 2 человека и 6 января — 1 человек. Все прогульщики уволены. Но уже 7 января в парке не было ни одного случая прогула или опоздания в выходе на работу. Не было прогулов и в последующие дни. Автобусный парк в первой декаде января очистился от значительного количества дезорганизаторов труда. Остальные любители прогулять в рабочее время поняли, что с ними либеральничать не будут и подтянулись.

Строго выполняя постановление правительства о борьбе с нарушениями трудовой дисциплины, с лодырями и прогульщиками, дирекция, нартком и рабочим автобусного парка должны усилить воспитательную работу среди шоферов парка, учесть всех на примерах работы лучших шоферов - стахановцев. А примеров добросовестного отношения к труду в 3-м автобусном парке немало.

По-стахановски работает бригада шоферов автобуса № 465 — тт. Солодов, Григорьев и Аникеев. Их машина с ноября 1937 г. по 20 января 1939 г. прошла 143 567 км без ремонта № 2; бригада сэкономила семь плановых ремонтов и обязалась донести межремонтный пробег до 200 тыс. км.



Мастера-водители 3-го автобусного парка тт. Г. Кришту и П. Кононыкин (за рулем) сэкономили до 5 000 литров бензина. Их машина без ремонтов и смены агрегатов прошла 141 тыс. км.

Фото В. Тюнкеля

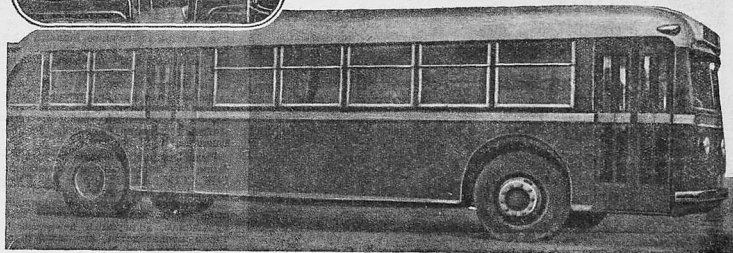
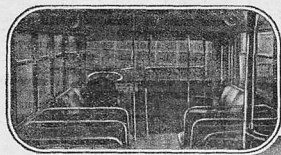
За все это время тт. Солодов, Григорьев и Аникеев сэкономили 10 421 литр горючего. Экономия горючего за декабрь прошлого года составила 28% от нормы. Ежемесячно бригада выполняет план выработки от 100 до 120%.

Недавно руководители парка получили письмо от группы пассажиров, ежедневно пользующихся автобусом, которым управляют водители бригады т. Солодова. В этом письме они особо отмечают отсутствие каких бы то ни было вынужденных простоев машины, точную работу по

графику, вежливое отношение бригады к пассажирам и выражают благодарность честным советским водителям.

Шоферы тт. Иванов и Тарабаев вводят автобус по труднейшему маршруту через центр города и все же их машина № 464 без смены агрегатов прошла 108 тыс. км.

Решительно борясь с прогульщиками и лодырями, поощряя лучших, честных труженников, руководители автобусных парков должны день ото дня крепить трудовую дисциплину, добиваясь того, чтобы автобусный транспорт столицы работал образцово.



Новый опытный автобус казового типа, рассчитанный на перевозку 60 пассажиров. Вверху — внутренняя часть автобуса

Заметки о ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЕ

Ник. ВИКТОРОВ

РЕШИТЕЛЬНО БОРОТЬСЯ С ДЕЗОРГАНИЗАТОРАМИ ПРОИЗВОДСТВА

В 12-м таксомоторном парке до постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС налаженного учета прихода на работу водителей не было, отменялось лишь время выхода машины на линию. Это давало возможность подтяркам, прогульщикам оставаться безаказными и приводило к несвоевременному выходу машин на линию, недоработке, невыполнению плана.

После вступления в силу постановления о мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины резко сократились опоздания и прогулы, однако образцового порядка в парке еще нет.

Вот несколько примеров. Заправляясь на пароподогреву Енин 6 января в 2 часа ночи покинул свое рабочее место. Дежурный по парку вместе с механиком разыскивали его в течение целого часа и нашли сидящим в котельной.

11 января кладовщик закрыл центральную кладовую на 30 минут раньше, вследствие чего произошла задержка в работе ремонтных бригад.

3 января водитель Воронин и стажер Воробьев на Волоколамском шоссе сшибли человека. При задержании их оказалось, что они были пьяны. 5 января были задержаны на линии в нетрезвом виде водители Дудов и Моталкин.

В парке имеются случаи наплевательского отношения водителей к машине. Вследствие недостатка места в гараже, часть машин ночует во дворе. Первой обязанностью водителя зимой при возвращении в парк спустить воду из радиатора, чтобы не заморозить блок двигателя и не вывести машину из строя. Между тем дежурные по парку почти ежедневно обнаруживают случаи оставления воды в радиаторах.

Все еще велика в парке аварийность. За 1938 год было 53 аварии и большинство из них по вине водителей. За 15 дней января совершено 4 аварии. До сих пор в парке предпочитают болтать о борьбе с аварийностью, а не бороться по-большинству с этим бичом автотранспорта.

Текучесть рабочей силы приводила к невыполнению плана. За 11 месяцев 1938 г. из 1600 работников парка было уволено более 1150 человек. Рабочи и прогульщики, получив отпуск, путевку, спецодежду уходили, чтобы на другом предприятии снова воспользоваться этими благами.

После постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС в парке резко сократились опоздания, прогулы, самовольный уход с работы, нарушения правил внутреннего распорядка. Это сказалось и на выполнении плана. В первой половине января парк работает значительно лучше, чем в декабре. План выручки в январе выполняется с превышением, 4 января он выполнен на 104%, 8 января на 106,4%, 13 января — на 111,4%, 14 января на 119,9%.

Без сомнения на работе парка сказываются конкретные результаты укрепления трудовой дисциплины. Однако эти успехи были бы более значительными, если бы весь коллектив парка настойчиво боролся за полное использование рабочего времени, за уплотнение рабочего дня.

Ответить высоким трудовым подвигам на постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС, направленное на дальнейшее процветание нашей родины, на благо нашего народа, — задача всего коллектива.

ЧЕСТНО ВЫПОЛНЯТЬ ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР, ЦК ВКП(б) И ВЦСПС

По нескольким дням прогульщики работали в 3-й автобазе Метрострой, но оставались безаказными. С введением в действие нового постановления прогулы и опоздания уменьшились, но не прекратились.

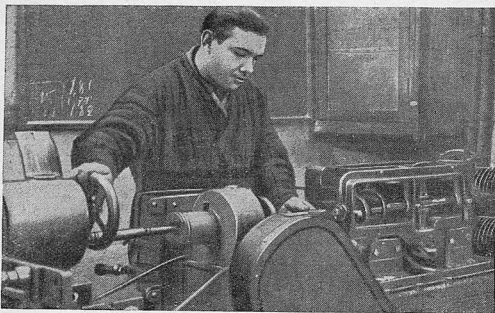
Так, например, шофер Находнов явился на работу в нетрезвом виде и к рулю машины допущен не был. Начальник колонны т. Феоктистов ограничился служебной запиской с ходатайством перед директором об объявлении Находнову выговора.

10 января столяр Селезнев и электрик Введенский опоздали на 55 минут, слесари Леонов и Одиновс по 1 ч. 30 мин., администрация об этом даже не знала. Причины такой «освободленности» администрации кроются в плохой организации учета прихода и ухода с работы.

По существу учет ведется формально. Табельных досок в автобазе нет. Отметки о явке на работу производятся путем опроса начальников цехов и отделов. Табельщики автобазы не знают, когда должны приступать к работе отдельные категории рабочих. По мнению табельщиков слесари заявочного ремонта должны приступать к работе в 24 часа, фактически же слесари колонны № 1—2 начинают работу в 22 часа, а слесари колонны № 3 и 23 часа.

На автобазе нет действенной борьбы за правдивую организацию труда, за уплотненный рабочий день. Машины выходят на линию без соблюдения графика.

Руководители автобазы видимо забыли, что выполнение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС — важнейшая государственная обязанность каждого командира производства. Кто покровительствует прогульщикам, подтяркам и дезорганизаторам производства, кто игнорирует постановление об упорядочении трудовой дисциплины — идет против рабочего класса, против народа.



Станхановец — слесарь агрегатного цеха 12-го таксомоторного парка И. Сучилин за работой. Тов. Сучилин выполняет норму на 250 проц.

Фото М. Прехнера

ОБЯЗАННОСТЬ ПРОФСОЮЗОВ УКРЕПЛЯТЬ ДИСЦИПЛИНУ ТРУДА

Постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС направлено на дальнейшее усиление могущества нашей великой социалистической родины. Оно обязывает администрацию предприятий и учреждений вместе с профсоюзными органами повести решительную борьбу со всеми нарушителями трудовой дисциплины и правил внутреннего трудового распорядка, с прогульщиками, лодырями, рвачами — со всеми, кто нечестно относится к своим трудовым обязанностям.

Местный комитет Наркомлеса РСФСР до сих пор не осознал этого требования и считает возможным становиться на защиту рвачей, лодырей и дезорганизаторов производства.

Администрацией гаража Наркомлеса был уволен шофер Никитин за использование машины в личных целях. До этого Никитин имел ряд дисциплинарных взысканий за нарушение правил внутреннего распорядка, «за систематические опоздания на работу». Рабочая часть РКК, куда был переведен уволенный Никитин, согласившись с увольнением, настаивала однако на том, что нужно уволить Никитина не за использование машины в личных целях, а за нарушение правил внутреннего распорядка?!

А вот другой случай защиты дезорганизатора производства местным комитетом Наркомлеса.

На специальном заседании профкома разбиралось дело уволенного прогульщика Крылова. Крылов известен в гараже как аварийщик и пьяница. За время работы в гараже Наркомлеса он имеет ряд взысканий за повреждение машины и нарушение трудовой дисциплины. Только за 1937—38 гг Крылов совершил девять грубых нарушений уличной дисциплины (проезд красного света, неоплаченные милиция и т. д.). 20 декабря он самовольно ушел с работы недоработав 10 часов. Таков облик «героя», вступаешь за которого, местный комитет шельмует администрацию гаража, выполняющую закон о борьбе с дезорганизаторами производства.

ЦК союза хозяйственных, где разбиралось дело водителя Крылова, подтвердил правильность его увольнения за прогул. Местному комитету было предложено пересмотреть свое решение в отношении Крылова. Но и после этого председатель профбюро старался вырвать из «беды» прогульщика Крылова. Председатель профбюро Малов, он же заведующий группой личного состава Наркомата, вынужденный оформить приказом увольнение Крылова, мотивируя увольнение не прогулом, а «нарушением правил внутреннего распорядка».

Местный комитет до сих пор не удостоился разъяснить работникам



Погрузка зерна на сыпном пункте

гаража все значение постановления об упорядочении трудовой дисциплины, не провел ни одного собрания, не организовал ни одной беседы с водителями.

Следует ли после этого удивляться, что в гараже часты случаи нарушения трудовой дисциплины, не являясь прогулы и опоздания, имеется ряд фактов езды «налево» и т. д.

Профсоюзные организации обязаны во всю ширь развернуть воспита-

тельную работу среди рабочих и служащих, чтобы предупредить нарушения дисциплины, повысить сознательность и ответственность каждого рабочего и служащего перед своим коллективом, перед государством.

Надо ли доказывать, что профорганизация, берущая под свою защиту лодырей и дезорганизаторов производства, по существу делает антинародное, антигосударственное дело.

УЛУЧШИТЬ РАБОТУ АВТОТРАНСПОРТА

В президиуме Моссовета

Таксомоторное хозяйство столицы находится в неудовлетворительном состоянии. Из 3820 легковых такси на линию ежедневно выходит не более 1300—1400. Но почти третья часть их после двух-трех часов работы возвращается в парк из-за технической неисправности. Около 2500 машин бездействуют.

Транспортное управление Моссовета и трест «Мостаксомотор» не сумели во-время обеспечить утенными стойками поступающие в столицу машины, не подготовили нужного количества шоферов. Большое число автомобилей стоит под открытым небом, машины занесены снегом, ржавеют, портятся. Не лучшая картина и в автогрузовых парках Москвы, располагающих полутора тысячу машин.

Проверка работы отдельных гаражей выявила безобразное состояние трудовой дисциплины, расхлябанность в работе водителей. Даже после постановления Совнаркома СССР, ЦК

ВКП(б) и ВЦСПС в гаражах плохо велась борьба с прогульщиками и расхитителями рабочего времени. Только в 4-м таксомоторном парке за 12 дней января было 605 случаев опозданий.

Все эти вопросы обсуждались 16 января на заседании президиума Московского Совета. Президиум наметил ряд мер, которые должны улучшить работу такси. В частности решено разделить транспортное управление на несколько управлений, увеличить количество стоянок и усилить работу такси в ночное время. Приняты меры для быстрого окончания строительства новых гаражей.

Наложены строгие взыскания на тт. Федорова, Кривошеева, Губермана, Бржакова. Решено передать прокурору материалы о непорядках в таксомоторном хозяйстве для привлечения виновных к уголовной ответственности.

Мотоциклетные кроссы

Рекордсмен СССР Е. ГРИНГАУТ

Воспитание мотоциклистов, уверенно владеющих машиной в любое время года, является необходимым делом для обороны нашей родины. Мотоспорт не должен носить сезонного характера: развиваться летом и заморять зимой.

Зимняя тренировка мотоциклистов очень важна, а кроссы наиболее точно копируют трудности военных условий.

Опыт последних кроссов показывает, как велико значение выбора трассы. Ошибки, допущенные в кроссе, проведенном 6-го декабря прошлого года близ станции Планерной (Москва), являются наиболее типичными. Здесь погоня за трудностью трассы вылилась в своеобразную «бродоманию». Через пару сот метров на пути от старта участников ждал глубокий брод. Вода покрывала пятачки. Иногда из бродов высывались только монетки и макушки шлемов гонщиков. В обледенелом обмундировании гонщикам предстояло проехать пятнадцать километров и искупаться еще в одном глубоком броде.

Конечно, форсировка брода — обязательный элемент кросса. Но уровень воды не должен превышать высоты осей колес. При этом условия опытные кроссмены получают шансы выйти «сухими» из воды и купание будет уделом только новичков.

Трасса кросса должна состоять из участков хорошей накатанной снежной дороги, из обледенелого пути, из обычного зимнего проселка, из участков пелены. Последние выбираются с тем расчетом, чтобы их можно было преодолеть хотя бы при помощи кожаных лязг и мускульной силы спортсмена.

Брод надо выбирать с широким фронтом подъезда и крепким дном. Иначе при значительном числе уча-



Мотоцикл с лязгами
Фото М. Прехнера

стников к приходу больших номеров глубина брода увеличится. Желательно, чтобы брод был в конце дистанции. Это не снизит его тренировочной ценности, но зато, благодаря близости сушилок уменьшит опасность заболевания спортсмена. Общая длина дистанции не должна превышать 100 км, а для новичков и женщин 50 км. Трасса для женщин должна быть облегченной.

По организационным соображениям кросс легче проводить в два круга — по укороченной трассе. Тогда вдвое уменьшится число контрольных пунктов, направляющих знаков, упрощается связь и обслуживание.

Трассу необходимо оборудовать хорошо видимыми, надежно закрепленными дорожными знаками, строго соответствующими заданному направлению. Они расставляются в последнюю ночь перед стартом.

За 3 часа до состязания два — три члена судейской коллегии должны проехать на мотоциклах один круг трассы, чтобы проверить ее готовность к приему гонщиков.

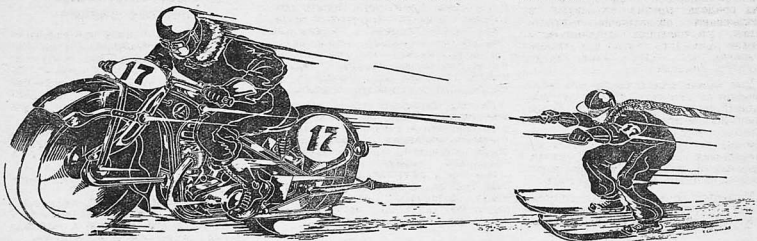
С 1937 года мотоциклы с колясками не участвуют в кроссах. Мастерство вождения этих машин начинает вырождаться. Учительное обремененное значение мотоциклов с колясками, следует в текущем сезоне навестить это улушение.

Удачное проведение кросса пелюком зависит от четко работающего судейского аппарата. Документация контрольных пунктов требует точности и опрятности.

Вслед за последним выжившим стартом гонщиком на трассу должны выехать автомобиль неотложной медицинской и технической помощи. В случае непроходимости трассы для обычного автомобиля на старте должен дежурить вездеход или санитарный мотоцикл с коляской. Иначе спортсмен, потерпевший аварию на дистанции, лишится своевременной помощи.

В пути гонщик несет тяжелую физическую нагрузку. Поэтому обмундирование его должно быть теплым, легким, не стесняющим свободы движений. Для защиты глаз рекомендуются целлулоидные козырьки. Они просто устроены и могут быть изготовлены каждым мотоциклистом. От различных видов очков следует отказаться. Они быстро запотевают, покрываются грязью и суживают поле зрения. При аварии осколки стекол могут попасть в глаз.

В пылу спортивного азарта спортсмен может не заметить обморачивания лица. Поэтому при низких температурах рекомендуется пользоваться защитными масками, а также покрывать лицо слоем гусиного сала.



«На лязгах за мотоциклом» — удивительный вид зимнего спорта

Рис. Е. Ситни

Кружки мотоциклистов

Молодежь завода имени Кирова в Минске готовит оборонные подарки великой матери-родине. На заводе организован ряд оборонных кружков. Мотокружки подготовили 12 мотоциклистов, 9 из них уже имеют право самостоятельного вождения мотоцикла. Среди них — выдвигенец — технолог Оксенбург, слесаря — стахановца Канторвич, Кузнецов, Шмуйдлович.

Комсомолец Оксенбург в ближайшее время получит звание инструктора по мотоциклу.

Сейчас организован новый мотокружок, которым руководит тов. Афанасьев. В нем занимается около 15 человек.

Мотоциклист.

Готовимся стать мотоциклистами- разведчиками

У нас в Ивановском текстильном институте работают два кружка мототехников. В кружках учатся 49 студентов. Мы обсудили письма Героев Советского Союза, обратившихся к молодежи с призывом готовить оборонные подарки, и решили крепко подготовиться к грядущим боям против фашизма, который провоцирует нападения на священные границы СССР.

В ответ на призыв Героев мы обязуемся овладеть военной специальностью — стать мотоциклистами-разведчиками и мастерами стрелкового спорта. Это будет нашим оборонным подарком великой матери-родине.

Студенты института:

Б. Михайлов, М. Илячев,
старший преподаватель по физкультуре Д. Калабин,
аспирант Н. Едунов.

Автомобилелюбители — военные знания

За последние годы у нас подготовлено немало автомобилелюбителей. Занимаясь в кружках они получили элементарные военные знания. Но о пополнении знаний автомобилелюбителей никто не забывает. Местные советы Осоавиахима мало этим интересуются.

Городские и районные советы Осоавиахима должны организовать при автомотоклубах краткосрочные курсы по овладению военными знаниями (топография, уставы, автомобильное дело и т. д.).

Автомобилелюбителям надо организовать военные уроки, где любители могли бы найти учебную топографическую карту, плакаты, модели.

Г. Баранов

г. Пятигорск



Занимаясь тренировкой мотоциклистов сохраняет спортивную форму, закаляет спортсмен. Кроссом на своем мотоцикле с лыжными приспособлениями преодолевает глубокий снег и овраги

Рис. Б. Ситина

Помимо систематической тренировки за несколько дней перед кроссом следует провести, вне зависимости от имеющегося опыта, несколько тренировочных выездов для всесторонней проверки поведения машины и своих навыков в преодолении препятствий зимнего пути. За два дня до состязаний надо прекратить всякую работу с мотоциклом и дать полный отдых организму.

На старт можно выходить только будучи в полной спортивной форме. Нужно расчетливо использовать свои силы, потому что иной раз даже опытные кроссмены обесиливаются от чрезмерного темпа.

Наклонная посадка для кросса нежелательна. Следует сидеть как можно прямое, естественное, расслабив мышцы, чтобы лучше «чувствовать» машину.

Употребление покрышек увеличенного сечения, цепей, шипов или других средств против буксования и скольжения обязательно. Боковые лыжи, улучшающие проходимость, можно применять только при полном освещении их. Иначе лыжи будут скользить поехомой.

Для мотоциклов с колясками рекомендуется укрепить под шасси фанерный или железный лист. Тогда коляска перестанет зарываться и трести перед собой снег. У одноступенчатых и у колясочных мотоциклов, оборудованных средствами против буксования, следует увеличить передаточное отношение трансмиссии.

Холодная погода способствует увеличить степень сжатия. Опыт показывает, что нагрев двигателя, вызван-

ный крайне тяжелой дорогой кросса, не возмещается зимними температурами.

Лучше всего выступать на нормальной степени сжатия, «выжидая» из двигателя большую мощность тщательной регулировкой.

Надо заблаговременно до старта завести и прогреть двигатель, стартовать же только с ощутимым теплым картером. Для предотвращения перебоев и отказа в работе приборы зажигания, провода и свечи надо оградить от попадания снега. Горячий стартит изолятора свечей при попадании снега дает трещины. Более стойкими являются свечи со слюдяным изолятором.

Наилучшей смазкой для двигателя является авиационное масло. В качестве горючего вполне пригоден профильтрованный через зампу обычный колонный бензин II сорта.

Вся машина должна быть отрегулирована и проверена. Нужно обязательно вскрыть стартерный механизм коробки передач, на который обычно не обращают внимания до тех пор, пока он не откажет. Во время кросса им придется неоднократно пользоваться, поскольку завести машину с разбега трудно.

Кроссы имеют не только спортивно-тренировочное, но и огромное агитационное значение. Они должны привлечь массового зрителя. Вот почему необходимо красиво оформить судейские трибуны, организовать интересный репортаж по радио, зрительские буфеты, сушилки, перевозку зрителей. Мотокроссы могут и должны завоевать такую же популярность, как и футбольные матчи.

холостые пробеги, встречные перевозки



Герой Советского Союза С. ЛАПУТИН

Ежедневно вы можете увидеть большое количество автомобилей, идущих по разнообразным направлениям в принадлежащих различным автохозяйствам. Сотни грузовых машин пробегают огромные расстояния, чтобы доставить тот или иной груз своему предприятию, учреждению, совершая обратный путь порожняком.

Из Москвы в Горький, Калинин, Тулу и другие города идут за грузом порожние машины, а навстречу им из Горького, Калинин, Тулы и других городов качают автомобили за грузом в Москву.

Эти непроизводительные встречные перевозки при нашей плановой социалистической системе хозяйства совершенно недопустимы. Они приводят к растрате бензина, смазочных материалов, резины, запасных частей, в которых наши автохозяйства испытывают нужду. Они приводят к излишним расходам, ложившимся тяжелым бременем на бюджет предприятий.

Вопрос о ликвидации встречных перевозок волнует многих работников, которые высказываются за создание специальных посреднических контор диспетчерской службы в краевых и областных центрах.

— Междугородние встречные перевозки, — пишет Ф. Грачев, — обычное явление. Машины, идущие в длительный рейс, загружаются часто на 10—20 проц., а в один из концов едут порожняком.

Вот характерный пример: Наркомат Связи посылает из Москвы на Горьковский завод им. Ленина машину за телефонными аппаратами, а в тот же день один из заводов Горького направляет в Москву машину за аэдиотоборудованием. При наличии диспетчера можно было сэкономить езду одной машины, — т. е. 800 км лишнего пробега. А такая трата не мало.

Положительные результаты введения диспетчерской службы на автотранспорте, как в отношении внутригородских, так и особенно междугородных перевозок быстро скажутся в огромной экономии средств.

— Крымская контора Курортснаторга, — пишет шофер В. Исав, — имеет гаражи в Симферополе, Алуште, Яте. Различные грузы для Ялты перевозятся машинами как Ялтинского, так и Симферопольского гаражей, причем, как правило, машины из Ялты в Симферополь идут большей частью порожняком, проходя через Алушту.

Одновременно с этим Алуштинская контора Курортснаторга вывозит более 1000 тонн груза из Ялты в Алушту, посылая в Ялту порожние грузовики. Это приводит к излишним пробегам в 300—400 концов, что при расстоянии в

100 км составляет 40 000 км, дает перерасход 10 000 кг горючего, износ резины и др.

Введенным планоной диспетчеризации по одному только Курортснаторгу в Крыму можно добиться экономии сотен тысяч рублей.

Эти примеры свидетельствуют о том, что диспетчерская служба должна занять в эксплуатации автомобильного транспорта почетное место. Каждое ведомственное автохозяйство должно иметь своих диспетчеров. Наряду с этим следует обдумать вопрос о создании в каждом краевом и областном центре контор посреднической диспетчерской службы, которые, будучи связаны с диспетчерами ведомств, смогут правильно, по социалистически организовать грузооборот, ликвидировать холостые встречные перевозки, сохранить бензин, резину и продлить срок работы автомобилей.

НЕПРОДУМАННЫЙ ПРИКАЗ

По приказу Наркомлегрпрома от 17-го августа 1938 года установлено повышение ставок работникам автотранспорта и в том числе шоферам. Но по совершенно непонятным причинам, в приказе указаны новые ставки только для шоферов II и III классов.

Неужели Наркомлегрпром не знает, что в его периферийных автохозяйствах работают шоферы I класса и что труд их обычно оценивается выше, чем труд шоферов II и III классов?

В связи с этим Переславский рабочий союз шоферов запросил ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда, но, к сожалению, получил от отдела зарплат ЦК (т. Юманов) весьма неудовлетворительный бюрократический ответ.

Тов. Юманов подтвердил приказ Наркомлегрпрома и указал, что «по имеющимся в ЦК сведениям в настоящее время в Наркомате прорабатывается вопрос новой оплаты, а

пока администрация обязана применять существующие ставки».

Что же получается?

Шофер I класса, работающий на автомобиле ЗИС-5 получает 208 руб., шофер III класса на той же машине получает 275 рублей, шофер II класса — 325 руб.

Значит, по приказу Наркомлегрпрома и указанию ЦК союза администрация обязана оплачивать труд шофера I класса ниже, чем труд шофера III класса.

Наша администрация, вопреки указанию ЦК союза, не пошла по этому пути и оплачивает шоферов I класса наравне с шоферами II класса. Но и это, конечно, не решение вопроса.

ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда обязан срочно поставить вопрос перед Наркомлегрпромом об урегулировании оплаты шоферов I класса.

О. Сорокин

г. Переславль-Залесский

ЖДЕМ КОНКРЕТНОЙ ПОМОЩИ

Автоклуб при автомобильном заводе им. Молотова в г. Горьком должен, кавалды бы, являться образцом для других клубов страны. В этом клубе имеет все возможности. В застроенном городе он располагает двумя прекрасными каменными гаражами на 136 машино-мест, 15 учебными автомобилями и 4 мотоциклами. У работяг завода и членов клуба свыше 300 автомобилей в личном пользовании. Клуб имеет неплохую, сплоченный актив.

Но не за отсутствием руководства и помощи со стороны Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта клуб влечет жалкое существование.

Клуб не получает никакой помощи, что очень затрудняет проведение спортивно-массовых мероприятий.

Клуб имеет известные достижения. Он подготовил 600 водителей (из них — 70 профессионалов), проведено три автомобильных кросса, несколько километровок с места и с хода и соревнование на экономичность, которое показало, что наши спортсмены в состоянии на 3-х литрах бензина проехать 65-70 км.

Однако работа клуба страдает и серьезными недостатками. Работяги завода мало охвачены спортивной работой. Соревнования не носят массового характера.

Пора, наконец, Всесоюзному комитету заняться автомобильными клубами и конкретно, по-большинству помочь им.

И. Куклич, И. Галкин, А. Новицкий
М. Цылин и А. Вишняцкий

НЕРАБОТАЮЩАЯ СВЕЧА УВЕЛИЧИВАЕТ РАСХОД ГОРЮЧЕГО

Нередки случаи, когда та или иная свеча перестает работать вследствие образования нагара между электродами, замасливания ее при слишком малом зазоре, или вследствие образования трещины в изоляции, ослабления контактного провода и т. д. Многие водители не знают, что неработающая свеча сильно влияет на расход горючего.

Проведя серию опытов по выявлению причин, обуславливающих величину расхода топлива, я проверил также влияние на расход топлива неработающей свечи. Опыты я проводил на автомобиле ГАЗ-АА без груза, на почти горизонтальном участке гидронормированного шоссе.

В то время как при всех работаю-

щих цилиндрах, при скорости 40 км в час расход горючего на 1 км пути составлял 190 куб. см, величина расхода горючего при одном неработающем цилиндре выросла до 240 куб. см, т. е. перерасход горючего составлял 26,3%.

Безно также отметить, что несгоревшее топливо оседает на стенках цилиндра, смывает смазку и приводит к увеличению трения колец о стенки, а следовательно к усилению их износа, а попадание этого топлива в картер разжижает масло.

Каждому шоферу, ведущему борьбу за экономию горючего, надо очень тщательно следить за работой свечи.

Инж.-механик Ф. Мановкин

В номере:

Включайтесь в социалистическое соревнование имени XVIII съезда ВКП(б), Постановлением Центрального Совета Осоавиахима СССР

Отмет коллектива автозавода имени Сталина коллективу «Красного Пролетария»

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета РСФСР В. НОВИКОВ — Комиссар в Осоавиахиме

Инж. К. ЧЕРНОВОЛОТ — Наркомзав плохо готовят шоферов

Инж.-механик В. РУСБИЯН — Хранилище автомобилей вне утепленных гаражей

Герой Советского Союза В. НОВИКОВ — Положить конец авариям и разгильдяйству!

Дж. ВОЛЬФ — Первые итоги

Инж. ВИКТОРОВ — Заметки о трудовом дисциплине

Рекордмен СССР Е. ГРИНГАУТ — Мотоциклетные кроссы

Оборонные подарки матери-родины

Герой Советского Союза С. ЛАПУТИН — Хилотские пробоги, встречные перевозки

Ф. СОРОКИН — Непродуманный приказ

И. КУКЛИЧ, И. ГАЛКИН — Ждем конкретную помощь

Инж.-механик Ф. МАКОВКИН — Неработающая свеча увеличивает расход горючего



Моторы не останавливают мотоспортсменов. Они совершенствуются и ждут до смены
Фото М. Пряхера

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редакц. ЦС Осоавиахима СССР

Уполн. Главлита А-4734
Техред. В. Соляков.
Зак. г. 406. Зак. изд. 22. Тираж 82 500
Бум. 60 × 92 см^{1/2}. 2 печ. листа.
Кол. зн. в 1 печ. л. 80 000 Уч.-авт. л. 4
Журнал сдан в наб. 31/1 1939 г.
Подп. к печати 22/II 1939 г.
Тип. изд-ва «Крестьянская газета»
Москва, Суздальская, 21

Цена 50 коп.

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6. 2
КВ. 3
ЛЕЙСТ.
15 1.12 ЗА РУЛЕМ

