

XX 194  
43

2.  
Восковая  
Билет  
В. И. Ленин



# За рулем

21

ноябрь  
1936

жургазобъединение    москва

## ОПРАВДАЕМ ДОВЕРИЕ партии и правительства

Командор пробега А. ВОЛКОВА

В последние годы на автотранспорте все шире применяется женский труд. Теперь уже не редкость встретить женщину-шофера, автомеханика, инженера автотранспорта. Женщины работают не только на легковых, но и на грузовых машинах не хуже мужчин.

В автохозяйствах в настоящее время имеются десятки и сотни квалифицированных, отличных водительниц, показывающих образцы стахановского управления автомобилем.

Проведенный в августе-сентябре большой женский автопробег должен был показать насколько советская женщина, в частности женщина-водительница, выросла технически и политически.

Пробег был организован по инициативе ЦК Союза шоферов Москвы и Ленинграда и идея его проведения одобрена ЦК и МК партии и ВЦСПС, принявших в нем большое участие.

Наш маршрут лежал через Ярославскую, Ивановскую области, Горьковский край, Чувашскую, Татарскую и Башкирскую республики, Челябинскую область, через степи и солончаки Казахстана, через пески Малых Каракумов, Сталинградский край, Азово-Черноморье, Днепропетровск, Киев, Минск, Смоленск — Москва.

Этот путь протяжением в 10 000 километров мы прошли за 40 ходных дней, делая в среднем 220 километров в день. О дорогах, по которым нам приходилось проезжать, уже писалось, частично о них говорит и своей статье в этом номере журнала шофер т. Лифанцева. Я хочу отметить только, что на Урале нам пришлось пройти 7 больших перевалов с подъемами в 6—7 километров и с такими же спусками.

От Джусалы на Аральск (250 километров) мы шли почти целиком песками. Машины буксовали, приходилось их тащить на себе. Okolo Аральска ехали два километра по самому берегу моря — так, что левые колеса шли по воде, а правые — по мокрому песку. Другой дороги не было.

В песках и солончаках Казахстана, расстилавшихся перед нами на протяжении 3 с лишним тысяч километров, приходилось особенно много уделять внимания машинам, часто делать профилактические ремонты, промывать машины, очищать их от песка и т. п. Ремонт производился исключительно силами участниц пробега под руководством технической бригады. И только благодаря внимательному уходу за машинами, аккуратности и осторожности водительниц колонна за всю дорогу не имела ни одной аварии. В Сталинграде Госавтоинспекция осмотрела наши машины и дала хороший отзыв об их техническом состоянии.

Водительницы, работающие в большинстве в городах, быстро приспособившись в пути к различным дорожным условиям. Несмотря на все трудности (в Казахстане, например,

пришлось четыре ночи спать в машинах), участницы пробега чувствовали себя очень хорошо и никто не болел.

Обезжая страну, мы посетили много крупных промышленных центров — Горький, Сталинград, Челябинск, Днепрогэс, побывали в Сталино — на родине стахановского движения.

В Киеве нас принял т. Постышев, очень интересовавшийся пробегом. Везде, где мы проезжали, нас очень тепло и приветливо встречали, особенно женщины.

Пробег показал, что женщины-шоферы имеют большой опыт управления машинами, обладают знаниями, выдержкой и всеми другими качествами, необходимыми для работы на автомобиле. «Теория» невозможности применения женского труда на автотранспорте окончательно бита.

Все шоферы — участницы пробега повышают свою квалификацию со второй категории на первую без отрыва от производства, учатся в техникумах, на рабфаках, на курсах механиков.

Мы знаем, что вопрос о кадрах на автотранспорте стоит очень остро. В деле подготовки кадров господствует хустанщина. Кадры фактически готовить некому. Необходимо серьезно задуматься над этим.



Колонна машин женского автопробега прошла вброд много рек и речушек

Фото Рейзман и Сухой

Пройдя 10 000 километров, мы не считаем нашу работу законченной. Мы ставим перед собой задачи борьбы с аварийностью, с расхлябанностью и недисциплинированностью на автотранспорте, борьбы за овладение техникой вождения, за повышение культурного и политического уровня автотрабоников.

# О НАГРАЖДЕНИИ УЧАСТНИЦ ПЕР МОБИЛЬНОГО ПРОБЕГА ИМЕНИ

## Постановление Центрального Испол

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

за успешное выполнение задания по проведению в труднейших условиях 10 000-километрового автомобильного пробега наградить участниц пробега:

### ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»:

1. Волкову А. П. — командора пробега—шофера автобазы Главсевморпути.
2. Орлову С. С. — пом. командора по политической части, — нач. отдела эксплуатации Транспортного управления треста хлебопечения.
3. Пискунову Е. А.—комсорга и старшего инженера контролера пробега.
4. Садову И. Н.—пом. командора по технической части—нач. колонны второй базы Мосавтотреста.
5. Плугину В. А. — механика автопробега—механика автобазы НКМП.
6. Рубинштейн О. И. — водителя машины — шофера гаража ЦК ВКП(б).
7. Константинову М. П.—водителя машины—шофера автобазы автозавода им. Молотова.
8. Максимова Н. С.—водителя машины—шофера ЦК союза рабочих зерновых совхозов.
9. Зиновьеву Е. И. — водителя машины—шофера автопарка № 2 Ленинградского совета.
10. Шаймудинарову З. П. — слесаря автопробега — контролера по приемке и испытанию автомашин автосборочного завода «КИМ».

### ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ЦИК СССР:

1. Сандракову В. Д. — водителя машины — шофера троллейбусного парка в Москве.
2. Виноградову А. А. — водителя машины — шофера 1-й базы Ленинградского треста хлебопекарной промышленности.
3. Лапко А. И. — водителя машины — шофера автобазы Московского управления почтовой связи.
4. Сафонову А. П. — водителя машины—шофера автобазы треста хлебопечения в Москве.
5. Гречухину М. — водителя машины — шофера автозавода имени Молотова в Горьком.
6. Бояркову А. И. — водителя машины—шофера 1-го автобусного парка в Москве.
7. Честнову А. П. — водителя машины—шофера гаража Управления Делами Совнаркома РСФСР.
8. Лифанцеву Е. Г. — водителя машины — шофера автобазы НКПС.
9. Рукитскую И. И. — водителя машины — шофера 3-й автобазы Мосавтотреста.
10. Баранову А. С. — водителя машины — шофера гаража завода «Станколит».



А. П. Волкова — командор пробега



Е. А. Пискунова — комсорг и старший инженер-контролер пробега



И. Н. Садова — пом. командора по технической части



В. А. Плугина — механик автопробега



О. И. Рубинштейн — водитель машины

# ВОГО БОЛЬШОГО ЖЕНСКОГО АВТО-СТАЛИНСКОЙ КОНСТИТУЦИИ

*нительного Комитета Союза ССР*



**С. С. Орлова**—пом командора по полдн-части

11. Духанину Е. Д. — водителя машины — шофера автобазы НКТП.

12. Бурлеву М. В. — водителя машины—шофера автобазы Управления почтовой связи.

13. Струнину П. К. — водителя машины — шофера автобазы Московского совета.

14. Бажан Г. — водителя машины — шофера автобазы ВЦСПС.

15. Седову Е. П. — водителя машины — шофера гаража Московского аэропорта.

16. Касарскую М. И. — водителя машины — шофера гаража ТАСС.

17. Якушину Е. Н. — водителя машины — шофера 4-й базы Мосавтотреста.

18. Фадееву А. И. — водителя машины — шофера 4-й автобазы Мосавтотракса.

19. Майорову Т. М. — водителя машины — шофера автобазы Совнаркома.

20. Тихонову Т. А. — водителя машины — шофера 1-го Московского таксомоторного парка.

21. Максимову А. П. — водителя машины — шофера 4-го автогрузового парка Ленинградского совета.

22. Анисимову З. И. — водителя машины — шофера 2-го таксомоторного парка в Москве.

23. Мирецкую Е. О. — водителя машины.

24. Козину Т. К. — слесаря автопробега—слесаря 1-го авторемонтного завода.

25. Яшунскую Ф. И. — инженера-экономиста Главрестины.

26. Ромашину А. И. — пом. командора по хоз. части — технического контролера автобазы Московского треста хлебопечения.

27. Багратову Н. Н. — врача автопробега — врача станции скорой помощи института Склифасовского.

28. Гагину К. Ф. — инженера Ярославского резиново-асбестового комбината.

29. Кошелеву Н. В. — техника Ярославского резиново-асбестового комбината.

30. Файнину А. А. — корреспондента «Вечерней Москвы».

31. Манькову В. И. — корреспондента «Комсомольской правды».

32. Черныш С. И. — корреспондента «Известий ЦИК СССР и ВЦИК».

33. Рейзман О. Б. — кинооператора Союзкинохроники.

34. Сухову Н. И. — ассистента кинооператора.

35. Богомолу Е. Ф. — секретаря автопробега.



**М. П. Константинова** —



**Н. С. Максимова** — шо-водитель машины



**Е. И. Зиновьева** — шо-водитель машины



**З. П. Шаймудиярова** — слесарь автопробега

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **А. ЧЕРВЯКОВ**

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **И. АКУЛОВ**

Москва, Кремль, 15 октября 1936 г.

# В ГОЛОВЕ КОЛОННЫ

30 июля 45 женщин отправились в большой автопробег имени сталинской Конституции. В пробег пошли 15 машин ГАЗ, бывших в эксплуатации от двух до трех лет. В числе участниц пробега, помимо женщин-водительниц, были женщины-механики, инженеры, слесаря, журналисты, кинооператоры и прач — работники московских, ленинградских и горьковских предприятий и учреждений.

Моя машина шла в голове колонны, и мне приходилось как бы прокладывать путь своим товарищам.

Самым трудным участком нашего пути были переходы через Уральский хребет, солончаковые Голодные степи и пески Малых Кара-Кумов.

Через Уральский хребет от Сатки до Златоуста проходили ночью. Дорога была опасная, мы преодолевали крутые подъемы, спуски и повороты. Камни, ухабы, ямы преграждали нам путь, но благодаря бдительности и дисциплине водительниц этот участок был пройден без поломок.

От Челябинска до Кургана путь также был не легкий. Горели степи, по дороге растелились густой едкий дым и пыль. Ехали темной ночью, в двух шагах ничего не было видно. Наши спутники вышли из машины и шли рядом, указывая путь. Этот участок прошли также благополучно. Так, километр за километром мы продвигались вперед.

После Атырау мы вступили в казахстанские степи. Со мной в машине проводник казах. По-русски он почти не говорит. Едем по верблюжьим тропам, а когда и они исчезают, скачем по кочкам саксаула. Так проехали 60 километров. Пошел дождь, машины стали буксовать. Но все же мы медленно продвигаемся вперед. Вдруг впереди выросло несколько юрт. Направляюсь к ним и узнаю, что мы сбились с пути. Пришлось отказаться от нашего неудачного проводника и довольствоваться картой и компасом. Я снова впереди, а по моим следам движется колонна.

На этой дороге нас застигла ночь, едем очень медленно, так как машины превратились почти в сплошной ком грязи. Пришлось заночевать в степи.

Утром мы ждали несколько часов, пока подсохнет земля. Арыки наполнились дождевой водой. Приходилось вылезать из машины и лезть в воду, чтобы измерить глубину и исследовать дно. Девушки говорили мне:

— Поезжай, Дина, если застрянешь, вытащим тебя.

Иногда так и бывало. Много препятствий встречалось на пути, порой очень опасных. Но я зорко следила за дорогой, так как за мной шла вся колонна.

На пути мы встречали плохие и хорошие дороги. Я хочу отметить Чувашию. Профилированные дороги находятся там в отличном состоянии, за ними следят, чистят их, исправляют. Неплохие дороги также в Башкирии. Но самые лучшие, культурные дороги в Белоруссии. Создается такое впечатление, как будто едешь по алле большого парка. Вдоль дороги разбиты цветники, устроены беседки, скамейки, витрины с газетами, прекрасные домики дорожных мастеров, утопающие в цветах.

Хочу отметить также дисциплину уличного движения в Кисеве. Пешеходы там строго соблюдают правила движения. Они не перебегают улиц, где попало. Машины и трамваи почти отказались от сигналов, на улицах тишина и порядок. Москвичам не мешает поучиться этому у киевлян.

Благодаря дисциплинированности водительниц пробег был завершен благополучно. Все мы с любовью ухаживали за своими машинами, не доверяли их никому, даже опытным автоработникам, которые при встречах оказывали нам особое внимание и помощь.

Внимательным бережным уходом мы добились того, что все машины, несмотря на пройденные 10 000 километров, пришли к финишу в хорошем техническом состоянии и смогли пойти в эксплуатацию на другой же день.

Шофер НКПС Лифанцева



Переправа через Волгу у Казани  
Фото Рейзман и Суховой

# Резина в пробеге

Инж. Ф. ЯШУНСКАЯ

ходимость по плохим дорогам и большую мягкость езды без ущерба для их прочности.

Шоферы знают, что шины этого типа причиняют меньше всего хлопот в эксплуатации.

Как я уже указывала, в пробеге были покрышки с содержанием 70 и 100% синтети-



В Татарии. Мостик через канаву стоит на «мурьих ножках»

Фото Рейзман и Суховой

— Замучаетесь с резиной, — говорили некоторые товарищи перед стартом нашего пробега, намская на его трудности. Но вопреки этим мрачным предсказаниям, шины вели себя в пробеге очень хорошо.

На самых трудных участках нашего пути — в ночных переходах через Уральский хребет и Голодную степь, во время тяжелых испытаний в солончаках и бродах казахстанских степей, в песках Малых Кара-Кумов — колонна ни разу не задерживалась из-за резины.

Правда, несколько раз приходилось менять баллоны из-за местного расслоения или разрыва покрышек (по вине производства), но количество таких покрышек было невелико.

Все 15 автомобилей колонны — 10 легковых и 6 пикапов (марки ГАЗ-А) — были обуты резиной 6,50—19, Ярославского резинокомбината.

Резина была не экспериментальной, а обыкновенной серийной. Часть покрышек содержала 70% синтетического каучука нашего производства, а часть — все 100%.

Хорошее поведение шин в пробеге прежде всего объясняется очень удачной конструкцией покрышек размера 6,50—19<sup>1</sup>. Эти шины начинают применяться на легковых машинах взамен шин старого размера 28 X 4,75. Они имеют более широкий профиль (5,50 вместо 4,75), дают большую площадь соприкосновения с дорогой и располагают меньшим количеством слоев (четыре вместо шести). Все это дает лучшее сцепление, эластичность, лучшую про-

ходимость по плохим дорогам и большую мягкость езды без ущерба для их прочности. Этого результата является еще одним ударом по консервативным настроениям некоторых производителей.

Шины в пробеге выдержали испытание. Этому больше всего способствовал надлежащий контроль внутреннего давления. Бригада резищиков из трех человек, вооруженная тремя ручными манометрами, систематически проверяла давление в шинах и поддерживала его строго по норме.

Вначале к манометрам отнеслись недоброжелательно. На что, мол, нам эта «штука», мы определяем давление «на глаз» или «на звок» лопаткой!

Но известно, что накачка «на глаз» или «на звок» дает большие отклонения от нормы. Иногда шофер утверждает, что накачал до 2 атмосфер, а щелкнешь манометром, оказывается 3,5 или 1,25 атмосфер!.. Пока подавляющее большинство водителей вынуждено регулировать давление «на глаз» по посадке покрышки на колесе под нагрузкой, так как манометров во многих гаражах нет, а о ручных манометрах водители пока еще только мечтают.

Многие водители верно определяют требуемое давление и без помощи манометра. Однако в большинстве наши шины эксплуатируются либо с перекачкой, либо с недокачкой. «Любители» мягкой езды, прикрываясь заботой о комфорте пассажиров и о сохранности рессор, ездят на полуспустенной резине. Такая варварская эксплуатация быстро выводит резину из строя. В нашем пробеге этих нарушений не было.

Правда, было два-три случая, когда на плохой дороге небольшой прокол задней шины не сразу давал себя чувствовать, и поэтому езда продолжалась некоторое время на мед-

<sup>1</sup> 6,50—19 — это размер профиля шины и диаметра обода в дюймах. Подобное обозначение является новым и вытесняет старое обозначение 29 X 5,50, что соответствовало наружному диаметру и профилю шины в дюймах.



В песках Малых Кара-Кумов. Участники пробега помогают головной машине выбраться на твердую почву  
Фото Рейзман и Суховой

ленно спускающей покрышке. Это приводило к характерному разбуханию и разрыву нитей корда («колышевой излом корда») на внутренней поверхности покрышки. Но эти случаи нельзя принимать в расчет.

Во всех гаражах по пути, где мы останавливались, наши манометры вызвали всеобщее восхищение. Между тем оборудовать гаражи манометрами обычного типа, с соответствующим шлангом и наконечником, не представляет особого труда.

Автохозяйства должны, наконец, понять, как позорно они на этом участке отстали от заграницы, и потребовать от промышленности выпуска манометров.

Хороший уход за резиной со стороны участниц пробега обеспечил ее сохранность. Благодаря систематическому инструктажу, проводившемуся бригадой резинщиков, был обеспечен культурный монтаж и демонтаж резины. Типичных примеров некультурного ухода за резиной — заправки камер в покрышку без талька, монтажа на сырой земле или на траве без подстилки с помощью молотка или других случайных инструментов, вместо специальных монтажных лопаток и т. п. — у нас не было. Запасные камеры аккуратно хранились в специальных мешочках из прорезиненной ткани, а не навалом в куче инструментов, как это нередко практикуется горе-шоферами. Запасные покрышки хранились в специальных чехлах для предохранения от вредных лучей кожного солнца и губительного проникновения влаги внутрь покрышки (если запасную шину накачали неполностью, в нее легко попадают влага, пыль или песок, которые разрушают корд при хранении или при эксплуатации).

Случаев пробоя шин из-за илезда на камни и другие острые предметы в пути было совсем немного, несмотря на тяжелые дороги. Это свидетельствует о высоком классе вождения машин, который показали участницы пробега.

Известно, что аварийность среди шоферов-женщин значительно ниже, чем среди мужчин. Сохранность резины в пробеге подтверждает, что женщина-шофер управляет машинкой осторожно и аккуратно.

Водители знают, как тяжело накачивать шину вручную, если золотник вентиля имеет пружинку (типа шрадеровских вентилях). Беспружинные золотники типа «СЯС» или «Универсаль» значительно облегчают накачку шин.

В последнее время появились новые ручные насосы типа М-1, которыми шина легко накачивается при любом золотнике. Однако для большинства ручных насосов старого типа беспружинные золотники несравненно удобнее. В нашем пробеге лучшие результаты показали золотники «Универсаль», показанные на снимке.

Некоторые водители, желая облегчить себе работу при ручной накачке, кусачками отламывают конец золотника, для того чтобы слетела пружинка. Правда, качка от этого облегчается, но зато «обкусанный» золотник весьма недолговечен, он быстро теряет свою герметичность.



Золотники, испытывавшиеся в женском автопробеге. 1 — золотник «СЯС» (с резиновой грушей); 2 — золотник «Универсаль»; 3 — негодный к употреблению золотник типа Шрадер с откусанной пружинкой; 4 — исправный золотник типа Шрадер

Мы это проверили на одной из наших машин. Через две-три недели езды все «обкусанные» золотники стали пропускать воздух, и их пришлось сменить.

Лучшие женщины-водители показали в пробеге пример подлинно стахановской работы.