

За Рулем



ИЮНЬ 1939

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА С С С Р

11

МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ „КИМ“

Завод им. КИМ — детище первой пятилетки — дал стране 211 500 грузовых машин. Досрочно выполнил апрельскую программу, завод привлек сборку грузовых машин и организуется по решению XVIII съезда ВКП(б) производство малолитражных автомобилей, которым правительство присвоило имя «КИМ».

Приступлено к демонтажу оборудования. На оседающих площадях организуется инструментально-штамповый цех.

В этом году завод им. КИМ должен выпустить первую опытную партию малолитражных машин с тем, чтобы в будущем 1940 году приступить к их серийному производству.

Активное участие в разрешении общественной задачи, возложенной

партией и правительством на коллектив завода им. КИМ и смежных предприятий, принимает и московская комсомольская организация.

По решению МК и МГК ВЛКСМ из работы по реконструкции завода, подготовке и освоению производства малолитражек направляется 512 человек из числа лучших комсомольцев московской организации. Среди них конструкторы по приспособлениям и инструменту, холодной обработке металлов, копировщики, чертежники, мастера, наладчики станков, инструментальщики, сварщики, монтажники и другие.

Бюро МК и МГК ВЛКСМ обязало комитеты всех предприятий Москвы и области оказывать всемерную помощь в выполнении заказов по малолитражным автомобилям и реконструкции завода им. КИМ.

АВТОМОБИЛИ НА АНТРАЦИТЕ

Научный автотракторный институт (НАТИ) организовал в конце апреля испытательный пробег грузовых автомобилей ГАЗ-АА, оборудованных газогенераторными установками, работающими на антраците. Маршрут пробега: Москва — Харьков — Москва — Ленинград — Москва.

Сейчас подведены итоги пробега, давшего положительные результаты. Газогенератор работал бесперебойно. Средняя техническая скорость со-

ставляла 31 км в час, а расход топлива не превышал 35—40 кг на 100 км пути. Одной заправки буфера автомашини молям антрацитом хватало на пробег 350 км.

Новая газогенераторная установка конструкции НАТИ — универсальная: она может одинаково хорошо работать и на древесном угле, торфяном коксе и угольных брикетах. Испытание ее на этих видах топлива дало положительные результаты.

50-ТЫСЯЧНЫЙ ЛИМУЗИН М-1

7 мая с главного конвейера Горьковского автозавода имени Молотова сошел 50-тысячный лимузин М-1.

На главном конвейере состоялся митинг рабочих и инженерно-технических работников.

На митинге сборщики обязались

досрочно выполнить годовую программу и дать стране 23 тыс. лимузинов, а также освоить в срок сборку новых машин — полугрузовика на базе М-1 типа Пикап и фазтона «ГАЗ-11-40».

ЗАВОД ЛЕГКИХ МОТОЦИКЛОВ

В Серпухове создается новый мотоциклетный завод. Он будет выпускать малолитражные мотоциклы. Это — легкие (весом до 70 кг) двухтактные машины с двигателем мощностью 3½ л.с. Мотоцикл будет развивать скорость до 65 км

в час при расходе горючего до 2,5 л на 100 км пути.

При полном развертывании производства выпуск машин будет доведен до 15 тысяч в год. В конце нынешнего года должна быть выпущена первая партия малолитражных мотоциклов.

★ ★ ★



Работать еще лучше

Председатель ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда С. ТРУХАЛЕВ

Социалистическое соревнование, развернувшееся 10 лет назад по призыву XVI Всесоюзной конференции ВЛКСМ(б), сыграло огромную роль в успешном выполнении сталинских пятилеток.

Идея социалистического соревнования вдохновила многомиллионные трудящиеся массы на самоотверженный, героический труд, на завоевания высот новой техники, на возведение прекрасного и несокрушимого здания социалистического общества. Партия Ленина — Сталина нашла в социалистическом соревновании мощный рычаг для коренной перестройки самых основ общественной жизни, для переделки отношений между людьми.

Великая сила социалистического соревнования породила стахановское движение — один из замечательных итогов второй пятилетки.

Широко развернувшееся в нашей стране стахановское движение открыло неисчерпаемые резервы увеличения производительности труда, расчленило путь к достижению того изобилия продуктов, которое является условием перехода от социализма к коммунизму.

Исторический XVIII съезд партии поставил перед всеми трудящимися нашей страны и, в частности, перед работниками автомобильного транспорта грандиозные задачи.

По великому плану третьей Сталинской пятилетки парк автомобилей достигнет в 1942 году 1700 тыс. единиц, автоперевозки увеличатся в 4,8 раза, будет организовано регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах, грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям. Все это потребует огромного роста автомобильных кадров. Одних только шоферов должно быть подготовлено в третьей пятилетке около 2 млн. человек.

Сознавая величие этих задач, работники автотранспорта в ногу со всем советским народом дружно идут в колоннах соревнующихся,

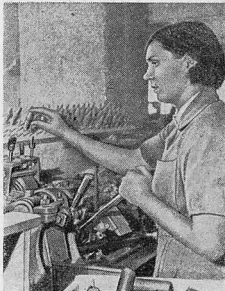
добиваясь высоких показателей в своей работе.

1-й и 2-й автобусные парки Ленинграда, 1-й и 2-й авторемонтные заводы Москвы, 12-й Московский таксомоторный парк, автобазы Ярославского автомобильного завода, 1-й Ленинградский таксомоторный парк, 2-й автобазы хлебопечения Москвы и др. не выполняли планов в течение всего 1938 года. Мощная волна предсезонного социалистического соревнования содействовала значительному улучшению работы этих автотранспортных предприятий, и в 1-м квартале текущего года они свой план перевыполнили.

То же самое можно сказать про Автогужетр Калининской области. Трехмесячный план он выполнил на 113,7%. Автобазы г. Калининна задание первого квартала выполнила на 149% и сэкономила за это время 11 585 литров бензина. Многие шоферы показали образцы социалистического отношения к труду. Так, например, т. Рагушин, шофер автозаправочной базы г. Калининна, на перевозке дров выполняет в среднем задание на 290%, тов. Смирнова, шофер этой же базы, выполнял план перевозок от 180 до 260%. Шофер-отличник т. Любимов, работающий на автобусе ЗИС-8, за первый квартал сэкономил 1205 литров бензина.

Транспорт должен работать четко, бесперебойно. Партия и правительство проявляют неустанный заботу об улучшении обслуживания трудящихся. Систематически пополняются автобусные и особенно таксомоторные парки столицы и других крупных городов Союза. Однако лишь Москва в 1938 году получила около 4 тыс. такси М-1 и ЗИС-101.

Но работа пассажирского транспорта стоит еще не на высоте. Недовольные плана 1938 года по выпуску на линию автобусов и такси, простои по техническим неисправностям, возврат машин в гаражи — все это вызывает справедливые жалобы трудящихся.



Стахановка автоизоляционного цеха Ленинградского Барбаровского завода имени Дзержинского В. Лукина, работающая на обточке цилиндров, выполняет 200% нормы

Фото Н. Черникова

В первом квартале 1939 года автобусный и таксомоторный транспорт Москвы и Ленинграда значительно улучшили свою работу. В декабре 1938 года автобусные парки Москвы выпускали на линию 488 машин, в марте этого года — 670 машин. Таксомоторные парки Москвы выпускали на линию в декабре 1938 года 1200 машин, в марте — 2810 машин.

Первому московскому автобусному парку выпала честь обслужить делегатов исторического XVIII партийного съезда. Коллектив партия хорошо справился с этой почетной задачей. Организационная комиссия по созыву съезда отметила четкую работу шоферов, обслуживавших делегатов.

Социалистическое соревнование имени XVIII съезда партии было