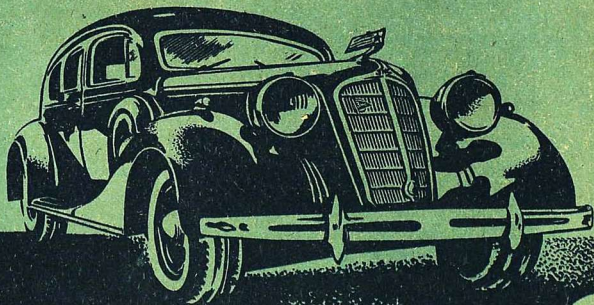


КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6.2
КВ. 3
ЛЕЙСТ
15 1.12 ЗА РУЛЕМ

За рулем



МАРТ
1939



РЕДИЗДАТ ЦС ОСОЛВИДХИМА СССР



ДОКЛАД ТОВАРИЩА СТАЛИНА— ДОКУМЕНТ всемирно-исторического значения

В своем историческом докладе на XVIII съезде Всесоюзной Коммунистической Партии большевиков товарищ Сталин дал глубокий и всесторонний анализ современного международного положения, с исключительной ясностью сформулировал принципы внешней политики советского государства, ярко нарисовал картину экономического и политического процветания страны социализма, дал советскому народу повую, боевую программу работы.

Мощным прожектором марксистско-ленинского анализа товарищ Сталин осветил период между XVII и XVIII съездами партии — период столь богатый крупнейшими событиями. Для капиталистических стран этот период был периодом серьезнейших экономических и политических потрясений, для Советского Союза — периодом роста и процветания, экономического и культурного подъема, периодом роста его политической и военной мощи.

Новый экономический кризис потрясает основы наиболее мощных капиталистических стран — США, Англии и Франции. Едва выравнялись из трясины экономического кризиса 1929—1933 гг., эти страны, начиная со второй половины 1937 года, попали под удар нового, еще более тяжелого кризиса.

Вслед за США, Англией и Францией экономический кризис должен охватить и агрессивные страны — Германию, Италию и Японию. У двух последних промышленность в истекшем году пошла уже под-гору. Не минует этой участи и фашистская Германия.

Характерная особенность нового кризиса состоит в том, что он во многом отличается от предыдущего



кризиса, при чем отличается не в лучшую сторону, а в худшую.

Во-первых, новый кризис начался не после процветания промышленности, как это имело место в 1929 году, а после депрессии в некоторого оживления, которое, однако, не перешло в процветание. Это означает, что нынешний кризис будет более тяжелым и с ним будет труднее бороться, чем с предыдущим кризисом.

Далее, нынешний кризис разыгрался не в мирное время, а в период уже выжавшейся второй империалистической войны.

Наконец, в отличие от предыдущего кризиса, нынешний кризис являет-

ся не всеобщим, а захватывает, пока-что, главным образом экономически мощные страны, не перепелые еще на рельсы военной экономики...

«...в то время как экономически мощные, не агрессивные страны начнут вылезать из полосы кризиса, агрессивные страны, истощив свои золотые и сырьевые запасы в ходе военной горячки, должны будут вступить в полосу жесточайшего кризиса» (Сталин).

В результате кризиса число безработных увеличилось с 14 миллионов человек до 18 миллионов.

Кризис резко обострил отношения между империалистическими странами. Экономическая и финансовая борьба переросла в военные действия. Империалистическая война стала фактом, втянула в свою орбиту свыше пятисот миллионов населения.

Агрессивные страны заключают между собой военные союзы, «антикоминтерновские блоки». Товарищ Сталин перед всем миром вскрыл истинный смысл этих фашистских блоков и союзов, всевозможных «осей» и «треугольников». Острые этих

«геометрических формул» и «построений» направлено на еще большее развязывание войны.

Вместо того, чтобы обуздать зарвавшихся агрессоров, так называемые демократические страны — Англия, Франция и США встали на путь невмешательства и нейтралитета, на путь попустительства агрессорам. Сущность такого рода «политики» демократических стран тоже всем известна.

«...политика невмешательства — говорил на XVIII съезде партии товарищ Сталин — означает попустительство агрессивным развязывание войны, — следовательно, превраще-

ние ее в мировую войну. В политике невмешательства скрывают откровенное желание — не мешать агрессорам творить свое черное дело, не мешать, скажем, Японии вступать в войну с Китаем, а еще лучше с Советским Союзом, не мешать, скажем, Германии увязнуть в европейском деле, вступать в войну с Советским Союзом, дать всем участникам войны увязнуть глубоко в тину войны, поощрять их в этом втихомолку, дать им ослабить и истощить друг друга, а потом, когда они достаточно ослабнут, — выступить на сцену со свежими силами, выступить, конечно, в интересах мира, и продиктовать ослабшим участникам войны свои условия.

И дешево и мило!

Подобная «политика» «миротворцев» проходит перед глазами всего мира. Мюнхенские «миротворцы» Англии и Франции, отдав Австрию и Чехословакию Германии, пытались направить агрессию последней против Советского Союза. Буржуазная пресса Англии, Франции и США подыала даже шумку о том, что немцы идут на Советскую Украину. Они, темой имеют так называемую Карпатскую Украину.

Товарищ Сталин высеял подобную «политику» «миротворцев». Иметь в руках Карпатскую Украину — это еще не значит, что можно немцам присоединить к ней Советскую Украину.

Вряд ли под силу тягаться козье ко слоном! Ли для сумасшедших, мечтающих присоединить слона к козле, у нас имеется достаточное количество смиренных рубак.

Сторонники политики невмешательства пусть не забывают о том, что они ведут опасную игру, которая может окончиться для них серьезным провалом. Советский Союз достаточно силен и выдержит любого врага и любой вражеский блок. На страже его границ стоит грозная Красная Армия.

«Внешняя политика Советского Союза ясна и понятна:

1. Мы стоим за мир и укрепление деловых связей со всеми странами, стоим и будем стоять на этой позиции, поскольку эти страны будут держаться таких же отношений с Советским Союзом, поскольку они не попытаются нарушить интересы нашей страны.

2. Мы стоим за мирные, близкие и добрососедские отношения со всеми соседними странами, имеющими с СССР общую границу, стоим и будем стоять на этой позиции, поскольку эти страны будут держаться таких же отношений с Советским Союзом, поскольку они не попытаются нарушить, прямо или косвенно, интересы целостности и неприкосновенности границ Советского государства.

3. Мы стоим за поддержку народов, ставших жертвами агрессии и борющихся за независимость своей родины.

4. Мы не боимся угрозы со стороны агрессоров и готовы ответить двойным ударом на удар поджигателей войны, пытающихся нарушить неприкосновенность Советских границ. (Сталин).

* * *

Величайшие победы одержал Советский народ Подлинной песней этих побед звучит раздел доклада товарища Сталина, посвященный внутреннему положению страны социализма.

В то время, как капиталистический мир увязает в трасине экономического кризиса и политических потрясений, — Советский Союз имеет подъем всего народного хозяйства, рост культуры, укрепление политической и военной мощи страны.

«Наиболее важным результатом в области развития народного хозяйства за отчетный период...» товарищ Сталин — нужно признать завершение реконструкции промышленности и земледелия на основе новой, современной техники. У нас нет уже больше, или почти нет больше старых заводов с их отсталой техникой и старых крестьянских хозяйств с их дотопочным оборудованием. Основу нашей промышленности и земледелия составляет теперь новая, современная техника. Можно сказать без преувеличения, что с точки зрения техники производства, с точки зрения насыщенности промышленности и земледелия новой техникой, наша страна является наиболее передовой в сравнении с любой другой страной, где старое оборудование висит на ногах у производства и тормозит дело внедрения новой техники.

В области общественно-политического развития страны наиболее важным завоеванием за отчетный период нужно признать окончательную ликвидацию остатков эксплуататорских классов, сплочение рабочих, крестьян и интеллигенции в один общий трудовой фронт, укрепление морально-политического единства советского общества, укрепление дружбы народов нашей страны и, как результат всего этого, — полную демократизацию политической жизни страны, создание новой Конституции. Никто не смеет оспаривать, что наша Конституция является наиболее демократической в мире, а результаты выборов в Верховный Совет СССР, равно как и в Верховные Советы союзных республик — наиболее показательными.

В итоге всего этого мы имеем полную устойчивость внутреннего положения и такую прочность власти в стране, которой могло бы позавидовать любое правительство в мире».

Социализм одержал полную победу и в области промышленности, и в области сельского хозяйства. Социалистическая система безраздельно господствует во всем народном хозяйстве. Социалистическая промышленность составляет теперь 99,97 проц.

Мышка промышленность выросла более, чем в девять раз по сравнению с довоенным уровнем.

Советский народ гордится своей промышленностью, которая имеет такие предприятия, основанные по последнему слову техники, как Сталинградский, Харьковский и Челябинский тракторные заводы, Московский, Горьковский и Ярославский автозаводы, Кузнецкий, Магнитогорский и Максеевский металлургические комбинаты, Уральский и Краматорский машиностроительные заводы, Ташкентский, Саратовский и Гомельский заводы сельскохозяйственных машин, и много, много других.

По уровню своей техники и по темпам развития наша индустрия не знает себе равной в мире...

Советский народ гордится и своим сельским хозяйством. Социалистическое земледелие является самым крупным в мире. У нас имеется теперь 250,000 коллективных хозяйств, около 5,000 совхозов, 6,850 машинно-тракторных станций, вооруженных передовой сельскохозяйственной техникой.

Наше социалистическое земледелие имеет 183,5 тысяч тракторов, 158,5 тысяч комбайнов, свыше 200 тысяч автомобилей и сотни тысяч других сложных сельскохозяйственных машин, созданных все условия для невиданного расцвета нашего социалистического сельского хозяйства.

«Это значит, что колхозы окончательно закрепились и упрочились, а социалистическая система хозяйства является теперь единственной формой нашего земледелия» (Сталин).

Развитие производительных сил социалистического общества идет на благо всем трудящимся, всему обществу. С ростом промышленности и сельского хозяйства растет и материальное положение всего советского народа. Достаточно сказать, что народный доход увеличился за пятилетие с 48,5 миллиарда рублей до 105 миллиардов рублей. Государственные ассигнования по бюджету на социально-культурные мероприятия возросли за это же время с 5,839,9 миллиона рублей до 35,202,5 миллионов рублей.

«Что касается культурного положения народа, то его подъем шел вслед за подъемом материального положения народа.

С точки зрения культурного развития народа отчетный период был поистине периодом культурной революции» (Сталин).

О культурном росте населения говорят следующие факты. Количество учащихся в начальной и средней школе увеличилось с 21,3 миллиона до 29,4 миллиона. Количество учащихся в 5—7 классах увеличилось, а в 8—10 классах увеличилось в 1,5 раз. Количество учащихся в высших учебных заведениях достигло 550 тысяч. В вузах у нас учится молодежи больше, чем в таких странах, как Германия, Англия, Франция, Италия и Япония вместе взятых. На 100 жителей Советского Союза в наших библиотеках имеется 75 книг. Это в три с лишним ра-

да больше, чем было в библиотеках Германии в 1934 году.

«В результате всей этой громадной культурной работы народилась и выросла новая, советская интеллигенция, вышедшая из рядов рабочего класса, крестьянства, советских служащих, плоть от плоти и кровь от крови нашего народа, — интеллигенция, не знающая яра эксплуатации, ненавидящая эксплуататоров и готовая служить народам СССР верой и правдой.» (Сталин).

Подлая троцкистско-бухаринская банда шпионов, убийц и вредителей хотела отнять свободу, радость и счастливую жизнь у советского народа, мечтала о восстановлении в СССР капитализма с его гнетом и варварством. Советская разведка отстояла нашу священную землю от этой нечисти. Некоторые деятели зарубежной прессы даже болтали, что очищение наших организаций от шпионов, убийц и вредителей будто бы «поколебало» советский строй, внесло в ряды нашего народа «разложение». Между тем эти провокаторы умалчивают, что после уничтожения матерых бандитов — Тукаевского, Кипра, Уборевича и других извергов, у нас состоялись выборы в Верховный Совет СССР. Выборы дали советской власти 98,6 проц. всех участников голосования. После уничтожения Бухарина, Рыкова, Розенгольца и других извергов состоялись выборы в Верховные Советы союзных республик. Выборы дали советской власти 99,4 проц. всех участников голосования.

Товарищ Сталин рьямел этих «делателей» публичной прессы. Он говорил:

«Слушая этих иностранных болтунов, можно прийти к выводу, что если бы оставили на воле шпионов, убийц и вредителей и не мешали им вредить, убивать и шпионить, то советские организации были бы куда более прочными и устойчивыми. Не слишком ли рано выдают себя с головой эти господа, так называемые шпионы, убийцы, вредители?»

Советский Союз добился исключительных успехов во всех областях народного хозяйства. Тем не менее наша страна все еще отстает в экономическом отношении от главных капиталистических стран. Размеры промышленного производства некоторой продукции на душу населения у нас значительно ниже, чем, например, в Англии, США, Германии.

Подводя итоги всемирно-историческим победям советского народа, товарищ Сталин поставил новые исторические задачи:

«1. Развернуть дальше подъем нашей промышленности, рост производительности труда, усовершенствование техники производства с тем, чтобы, после того, как уже перевернули главные капиталистические страны в области техники производства и темпов роста промышленности, — перейти их также экономически в течение ближайших 10—15 лет.

2. Развернуть дальше подъем нашего земледелия и животноводства с тем, чтобы в течение ближайших 3—4 лет добиться ежегодного производства зерна 8 миллиардов пудов со средней урожайностью на гектар в 12—13 центнеров, увеличить производство по техническим культурам на 30—35 процентов в среднем, увеличить поголовье овец и свиней в полтора раза, поголовье крупного рогатого скота — процентов на 40, поголовье лошадей — процентов на 35.

3. Продолжать дальше улучшение материального и культурного положения рабочих, крестьян, интеллигенции.

4. Неуклонно проводить в жизнь нашу социалистическую Конституцию, осуществлять до конца демократизацию политической жизни страны, укрепить морально-политическое единство советского общества и дружественное сотрудничество рабочих, крестьян, интеллигенции, укреплять всемерно дружбу народов СССР, развивать и культивировать советский патриотизм.

5. Не забывать о капиталистическом окружении, помнить, что иностранная разведка будет засылать в нашу страну шпионов, убийц, вредителей, помнить об этом и укреплять нашу социалистическую разведку, систематически помогая ей громить и корчевать врагов народа».

Народы Советского Союза с честью выполнят боевую программу работ, данную товарищем Сталиным.

Во весь рост товарищ Сталин поставил перед партией задачу партийной пропаганды, марксистско-ленинского воспитания коммунистов, идеологической закалки партийных кадров, повышения их политического и теоретического уровня. Товарищ Сталин вскрыл и раскрытывал те ошибки, которые имели место в под-

боре кадров, их выдвижении и расстановке.

«...задача состоит не в том, чтобы ориентироваться либо на старые, либо на новые кадры, а в том, чтобы держать курс на сочетание, на соединение старых и молодых кадров в одном общем оркестре руководящей работы партии и государства».

Товарищ Сталин разработал и по-новому поставил вопрос о государствене в эпоху перехода от социализма к коммунизму.

Учение о государстве разработавшее Марксом и Энгельсом в условиях домонополистического капитализма, Владимир Ильич Ленин дал новую трактовку в условиях империализма и революции за несколько месяцев до Великой Октябрьской революции. Ленин собирался написать вторую часть книги «Государство и революция». Смерть помешала ему выполнить эту задачу. Великий продолжатель дела Ленина — товарищ Сталин дал нам развернутую марксистско-ленинскую теорию государства, обобщил гигантский опыт двадцатилетнего существования советского государства в капиталистическом окружении. Наша великая партия, мировое коммунистическое движение обогатилось учением о социалистическом государстве в условиях капиталистического окружения.

С исключительной ясностью товарищ Сталин осветил вопрос и о советской интеллигенции. Наша интеллигенция в корне отличается от старой, буржуазной интеллигенции, как по своему составу, так и по социальнo-политическому облику.

Доклад товарища Сталина — документ всемирно-исторического значения, величайшее теоретическое оружие в борьбе с врагами, новый, золотой вклад в сокровищницу марксизма-ленинизма. С огромным вниманием народы Советского Союза изучают теперь этот драгоценный документ.



Танкисты на параде читают материалы XVIII съезда ВКП(б)

СОЦИАЛИЗМ ПОБЕДИТ ВО ВСЕМ МИРЕ



Генеральный секретарь Исполкома Коммунистического Интернационала
ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ ДИМИТРОВ

Герой Советского Союза В. КОККИНАКИ

После победы Октябрьской революции в России создалась реальная почва для объединения подлинно революционных партий в Коммунистической Интернационала.

Пример России, где народ под руководством большевистской партии свергнул империалистическое правительство и добился прекращения пепелянистой, кровавой бойни, революционизировал пролетарские массы в Европе.

В Германии был свергнут Вильгельм, создан республиканский режим и советы рабочих и солдатских депутатов Революционного движения развертывались в Австрии. Советская республика была провозглашена в Венгрии. «На базе революционной волны выплыла на поверхность коммунистическая партия Европы» (История ВКП(б), стр. 221).

Почва, молодая еще неокрепшая Российская Советская республика переживала тяжелые времена. Со всех сторон ее окружали полчища интервентов, стремившихся уничтожить главный очаг мировой революции. Блокада железным кольцом сковывала советскую страну.

Но, вопреки всем проркам контрреволюции и интервентов, Ленину и Сталину удалось, преодолев огромные трудности, осуществить идею создания всего Коммунистического Интернационала.

В марте 1919 года в Москве, на конгресс коммунистических партий собрались делегаты ближайших стран Европы и Америки. На конгрессе, которым руководил великий Ленин, был основан Коммунистический Интернационал, вышедший из своего состава Исполнительный Комитет.

Конгресс обратился к рабочим всех стран, призывая их к борьбе за пролетарскую диктатуру, за победу советов во всем мире.

Так, по инициативе партии Ленина—Сталина был создан штаб мировой революции.

20 лет существования Ленинского Сталинского Коминтерна — это двадцать лет неустанной борьбы за уничтожение диктатуры пролетариата, за уничтожение классов и осуществление социализма — первой стадии коммунистического общества.

XVIII съезд партии в числе важнейших политических вопросов, стоящих в порядке дня, заслушал отчетный доклад делегации ВКП(б) в Исполкоме Коммунистического Интернационала. Уже двадцать лет существует и работает на благо всего прогрессивного человечества Коммунистический Интернационал, основанный Лениным и Сталиным, являющийся боевым штабом коммунистической революции и единого фронта трудящихся всего мира.

Наша партия — ведущая партия Коминтерна. Опыт большевиков, гигантские победы советского народа указывают путь всему мировому рабочему движению. СССР — база мировой революции.

Великие вожди трудящихся всего мира — Ленин и Сталин — вдохновители, организаторы и руководители Коминтерна.

Владимир Ильич Ленин еще в первые месяцы мировой войны 1914—1918 гг. предвидел дальнейший ход событий. Уже тогда гениальный стратег революции в своей работе «Война и российская социал-демократия», опубликованной в ноябре 1914 года, призывал рабочий класс всего мира и подлинно революционные партии к объединению под знаменами Коммунистического Интернационала. Ленин говорил: «Пролетарский Интернационал не погиб и не погибнет. Рабочие массы через все препятствия создадут новый Интернационал. Нынешнее торжество оппортунизма недолговечно. Чем больше будет жертв войны, тем яснее будет для рабочих масс измена рабочему делу со стороны оппортунистов и необходимость обратиться оружием против правительства и буржуазии каждой страны». «Да здравствует международное братство рабочих против шовинизма и патриотизма буржуазии всех стран! Да здравствует пролетарский Интернационал, освобожденный от оппортунизма!» (В. И. Ленин, т. XVIII, стр. 60).



Руководители народно-революционной армии в Китае Мао Дзе-дун (слева) и Чинг-де в Шангае
Фотохроника ТАСС

20 лет существования Коммунистического Интернационала — это двадцать лет безавветного служения делу рабочего класса, делу трудящихся всего мира.

Исключительно важным результатом революционной деятельности Коммунистического Интернационала является организация единого фронта против фашизма и войны. Нет страны, где бы единый фронт не пользовался популярностью в массах. Единый фронт организует и мобилизует трудящихся на борьбу со злейшими врагами человечества.

Всему миру известна героическая борьба испанского народа за свою свободу и независимость. Несмотря на бошону интервенции итальянских и германских войск, несмотря на гнусное предательство изменников — Касало, Бестейро, Миаха, испанский народ самоотверженно борется за дело мира и свободы.

Чудеса доблести и отваги проявляют сыны китайского народа, защищающего свою жизнь и родину от японских байл.

Братская солидарность трудящихся всех стран окружает народы Испании и Китая. Рабочие отказываются грузить пароходы со снаряжением для интервентов. Могучая волна возмущения против фашистских убийц поднимается все выше и выше. Рабочий класс, крестьяне, трудовая интеллигенция, все угнетенные нации и народы укрепляют фронт мира, выступают против поджигателей войны, против фашизма.

«Фашизм — это свирепейшее наступление капитала на трудящуюся массу»;

фашизм — это безудержный шовинизм и захватническая война»;

фашизм — это бешеная реакция и контрреволюция»;

фашизм — это злейший враг рабочего класса и всех трудящихся!» — так говорил тов. Димитров на VII Всемирном Конгрессе Коммунистического Интернационала.

Овералью фашизм готовится к новым грабительским войнам. Для того, чтобы сломить сопротивление рабочего класса, фашистские палачи не брезгают никакими средствами: «Каждый день в концентрационных лагерях фашистской Германии, в подвалах гестапо (тайной полиции, охранки), в польских застенках, в болгарской «славянке», в румынской «сигуранце», на итальянских островах лучшие сыны рабочего класса, революционные крестьяне, борцы за прекрасное будущее человечества, подвергаются таким отвратительным насилиям и издевательствам, перед которыми бледнеют самые гнусные деяния царской охранки. Злодейский германский фашизм превращает мужей в присутствии их жен в кровавую массу; матерям посылают в почтовых пакетах пепел убитых сыновей. Стерилизация превращена в политическое средство борьбы. Захватченным антифашистам в камерах пыток насильно впрыскивают отвратливые вещества, ломают руки, выбивают зубы, подвешивают, накачивают их водой, вырывают на

живом теле фашистскую свастикку». (Из доклада тов. Димитрова на VII Всемирном Конгрессе Коммунистического Интернационала).

Процессы над фашистскими шпионами в ряде стран, разоблачение гнусной роли Поумовской организации в Испании, преступная деятельность китайских троцкистов показывают, какими методами стремятся добиться осуществления своих целей гнусные поджигатели войны.

В этих преступлениях первые роли играют предатели рабочего дела, грязные псы фашизма, — троцкисты, бухаринцы и другие шпионы и диверсанты, находящиеся в содержании фашистских разведок.

Разоблачая и громя вражескую агентуру, Коминтерн успешно борется за боевое единство пролетарских рядов. Победа международного пролетариата неизбежна. Фашизм будет уничтожен вместе с классом, его породившим.

«Нет и не может быть сил в мире, которые могли бы повернуть колесо исторического развития назад. Будущее принадлежит не нисходящему, загнивающему капитализму и его гнойной, зловонной клоаке — фашизму, а восходящему социализму, к которому направлены взоры всех трудящихся всего передового человечества» (Г. Димитров).

Верным залогом грядущей победы



Генеральный секретарь голландской коммунистической партии тов. Хозе Диас ван дер Бругге

Коммунистической революции во всем мире являются беспрерывные в истории достижения ВКП(б) и советского народа, ликвидировавших все эксплуататорские классы, разбивших врагов революции, построивших социализм на одной шестой части земли, создавших великую Сталинскую Конституцию.

Товарищ Сталин назвал Конституцию СССР «обвинительным актом против фашизма, говорящим о том, что социализм и демократия непобедимы». Этот обвинительный акт гремит над головами кровавых убийц народов и зовет прогрессивное человечество к борьбе против фашизма.



Бельгийские рабочие неоднократно отправляли в русские госпитали испанских грабителей с продовольствием. На снимке: рабочий на колесном грузовике, возущах продовольствие

АВТОМОБИЛЬ В ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКЕ

ЗР 1939 № 6

На пороге первой пятилетки товарищ Сталин в своей замечательной статье «Год великого перелома» писал: «Мы становимся страной металлической, страной автомобилизации, страной тракторизации. И когда посадим СССР на автомобиль, а мужика на трактор, — пусть попробуют догонять нас почтенные капиталисты, кичащиеся своей «цивилизацией». Мы еще посмотрим, какие из стран можно будет тогда «определить» в отсталые и какие в передовые».

С вершины двух пятилеток отчетливо виден пройденный нами путь. Беспощадно громи бухаринско-троцкистских реставраторов капитализма, партия Ленина — Сталина, единодушно поддерживаемая всеми трудящимися, твердой рукой проводила ускоренные темпы развития промышленности, успешно завершив в короткий срок техническую реконструкцию народного хозяйства.

В итоге осуществления плана индустриализации Советский Союз стал страной металлической, страной электрификации. В результате выполнения сталинских пятилеток СССР получил 570 тыс. автомобилей, свыше 400 тыс. тракторов. Наша страна показала, что она способна производить в массо-

вом масштабе первоклассные орудия обороны, и имеет теперь многочисленную боевую авиацию, слава о которой гремит далеко за пределами нашей родины, великоленные механизированные и танковые части, мощные инженерно-технические войска, химические части и др.

СССР превратился в экономически независимую страну, обеспечивающую свое хозяйство, нужды обороны всем необходимым техническим вооружением.

Теперь мы уже можем практически поставить и осуществить основную экономическую задачу, указанную в резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу тов. В. Молотова, «...догнать и перегнать также в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные Штаты Америки, окончательно решить эту задачу в течение ближайшего периода времени». Решение этой задачи будет иметь исключительное значение для дальнейшего процветания и роста могущества советского государства.

Величественные задачи третьей пятилетки наполняют сердца всех трудящихся, в том числе и автомобильных работников, радостью и гордостью за свою родину, за свою любимую большевистскую партию и

горячим стремлением выложить этот грандиозный план досрочно.

В третьем пятилетии предстоит продолжить начатую работу по превращению СССР в страну максимальной автомобилизации. Достигнутый высокий уровень технической культуры подкашивает необходимость решения этой задачи одновременно в двух направлениях — количества и качества будущего автомобильного парка.

Третий пятилетний план намечает увеличение объема производства автомобилей в 1942 году до 400 тыс. штук, т. е. вдвое против выпуска 1937 года. Эта цифра вполне реальна. Возможность ее выполнения определяется ростом нашей автопромышленности, прямым возрастанием ее мощностей и лучшим использованием оборудования. Но и этот план может быть перевыполнен замечательным коллективом автостроителей, создающим огромное значение автомобильного транспорта в развитии всего народного хозяйства и в укреплении обороноспособности страны.

Следует также иметь в виду одно практическое соображение, которое облегчает осуществление этой задачи. В 1942 году на каждый выпущенный автомобиль будет затрачено меньше рабочей силы и металла, чем в 1937 году. Это произойдет вследствие роста квалификации работников, занятых в автопромышленности, рационализации технологического процесса, а главным образом, вследствие увеличения выпуска легковых машин.

К 1942 году в связи с организацией массового производства малолитражек они будут составлять весьма большой процент общего выпуска легковых автомобилей. А ведь мертвый вес малолитражного автомобиля будет примерно в 2,5—3 раза ниже среднего мертвого веса автомобилей, выпускаемых в настоящее время. Количество резины, идущей на малолитражные автомобили, в пять-шесть раз меньше того количества, котороешло в среднем на автомобили 1937 года. В эксплуатации малолитражный автомобиль потребует значительно меньшего расхода материала — метал-



Горьковский автозавод им. Молотова готовится к производству новых типов автомобилей — фазона М-1 и Иксил. На снимке — экспериментальные автомобили типа фазон ГАЗ-11-40

Фото Ф. Кислова

лов, горячего, резины. Все это вызовет дополнительные ресурсы, дающие возможность перевыполнения плана автостроения в третьей пятилетке.

Качественный рост выпуска автомобилей еще не определяет полностью прогресса автомобильной промышленности, так как при этом не учитывается повышение эффективности работы новых автомобилей более совершенных конструкций. А эффективность использования автомобиля обуславливается в значительной мере соответствием конструкции автомобиля условиям его эксплуатации.

Только у нас в СССР, в связи с плановым ведением хозяйства, общностью интересов производства и эксплуатации, имеются все предпосылки к тому, чтобы конструкция автомобиля наиболее точно соответствовала условиям применения его на данном рабочем месте.

Учитывая исключительное разнообразие условий эксплуатации автомобилей, число их типов в третьей пятилетке должно быть значительно увеличено. Выпуск машин различных типов должен основываться на принципе разработки ряда конструкций автомобиля с максимальным использованием одинаковых деталей и агрегатов. В нашей автопромышленности этому вопросу уделяется недостаточно внимания. Поэтому мы считаем желательным при развитии автомобильного производства обратить особое внимание на совершенствование конструкций автомобилей, с точным учетом условий их применения, максимально используя принцип стандартизации и унификации отдельных элементов конструкции — деталей и целых агрегатов.

Техника эксплуатации автомобилей в Союзе значительно отстает от их производства. Высокая стоимость перевозок, длительные простои в ремонте, недостаточно высокая средняя техническая скорость движения из-за простоев при погрузке и разгрузке, большой процент холостых пробегов, частые аварии, — все это свидетельствует о том, что организация эксплуатации автомобилей требует коренного улучшения.

Указанные дефекты объясняются в значительной мере распыленностью автомобильного парка между очень большим числом организаций и предприятий. Научно-исследовательская работа по эксплуатации автомобилей почти не ведется. Достижения од-



У здания гостиницы «Гранд-Отель» в Кисловодске выстраиваются десятки автомобилей
Фото Е. Изваржина

ного предприятия не переносятся организовано в другие предприятия. Все это диктует необходимость создания специального наркомата или комитета при Совнаркоме по эксплуатации автомобилей, основная задача которого — планировать и регулировать работу автотранспорта.

В резолюции XVII съезда ВКП(б) по докладу тов. В. Молотова сказано: «Важнейшим условием выполнения заданий программы роста производства в третьей пятилетке

является подготовка квалифицированных рабочих кадров, техников и инженеров...». 1.700 тысяч автомобилей, которые мы будем иметь к концу третьей пятилетки, потребуют огромной армии шоферов. Однако в подготовке кадров автомобильной специальности мы имеем ряд существенных недостатков.

Обучение водительских кадров ведется в разных точках, по разным программам и учебникам при отсутствии единого методического руководства. Средний технический состав совершенно не обеспечен учебной базой. Нетерпимое положение создается с подготовкой инженеров — квалифицированных специалистов автомобильного дела.

В настоящее время у нас нет специального вуза для подготовки конструкторов, производственников и эксплуатационников. Мы имеем лишь один факультет по автостроению при Горьковском индустриальном институте. В этих условиях создание автомобильного института является одной из неотложных задач, которая должна быть решена в первые же годы третьей пятилетки. Наша страна должна получить необходимое количество специалистов автодела.

Редакционный совет библиотеки и журнала «За Рулем»:

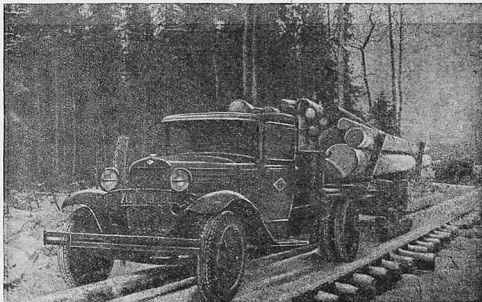
Полковник А. В. Лапидевский.

Академик Е. А. Чудакон.

Майор С. Я. Лапутин.

Ст. лейтенант В. А. Новиков.

Ст. лейтенант П. А. Семенов.



Лесные дороги труднопроходимы. Лес, заготовленный на лесопушках, обычно вывозят по автолесьным дорогам. На снимке — автолесьная дорога на Ашпаферовском механизированном лесопушке Ленинградской области
Фото Федосеева

Улучшение эксплуатации автотранспорта — неотложная задача

Главный инженер Глававторемонта А. И. НЕВЕРОВ

Директива XVII съезда ВКП(б) — довести парк автомобилей к концу второго пятилетия до 580 тыс. единиц — была выполнена к 20-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. В настоящее время у нас в стране насчитывается уже 700 тысяч автомашин.

В третьей пятилетке перед автомобильным транспортом стоят огромные задачи, о которых говорится в резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу товарища Молотова так:

«Организовать регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистральных, трактных и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям. Обеспечить необходимую ремонтную базу для автотранспорта. Развить строительство гаражей и безгаражных стоянок, станций обслуживания и колонок по заправке автомобилей. Увеличить автоперевозки за пятилетие в 4,6 раз».

Осуществление этих задач требует перестройки всей системы эксплуатации и ремонта и энергичной работы по ликвидации последствий вредительств на автотранспорте.

Социалистическая организация советского хозяйства позволяет использовать автотранспорт с такой эффективностью, какая невозможна в условиях капитализма с его аварией, конкуренцией, кризисами. Однако до сих пор организация управления автомобильным парком и его эксплуатация поставлены у нас неудовлетворительно.

В мелких автохозяйствах, насчитывающих по 1—5 машин, показатели работы автотранспорта крайне низкие. Машины, не получая необходимого технического обслуживания и ремонта, быстро амортизируются и выходят из строя.

По далеко неполным данным в хозяйствах с количеством машин более пяти холостые ездки, простои под погрузкой и разгрузкой доходили до 46% общего пробега. В более мелких хозяйствах положение еще хуже.

Механизация погрузо-разгрузочных работ развита очень слабо. Несмотря на специальное постановление правительства о широком применении прицепов и полуприцепов они внедряются в автомобильное хозяйство в крайне недостаточной степени.

В результате диспропорции между отдельными элементами автотранспортного хозяйства, созданной вредителями из былых. Цудортранса и ГУТАП — налицо высокий процент простоя автопарка из-за недостатка запасных частей, ремонтной базы, водительских кадров и пр. Нерациональное использование горючего, резины и запасных частей вызывает перерасход их почти во всех автомобильных хозяйствах.

Делу профилактического обслуживания автомобилей уделяется мало внимания. Машины эксплуатируются на износ, в силу чего капитальный ремонт по существу превращается в восстановительный. На наших авто-

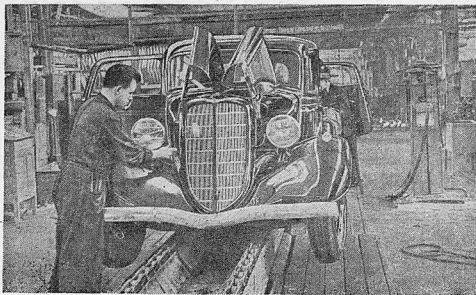
дах стоимость ремонта составляет 65—75% стоимости новой машины и при этом качество ремонта низкое. В условиях мелких гаражных мастерских стоимость ремонта часто выше стоимости двух новых машин. Даже в таких крупных и наиболее организованных хозяйствах Москвы, как Мосавтотрест и Мосавтогроз, стоимость ремонта составляет от 41 до 62 коп. на 1 км пробега, и затрачено на один автомобиль в год — 16—18 тыс. руб. Между тем, при регулярном обслуживании автомобилей и своевременном производстве текущих и средних ремонтов стоимость обслуживания и ремонта не должна превышать 6—8 тыс. рублей на машину в год.

Основной формой ремонта является залыноный, осуществляемый по заявке шоферов при возвращении машины с линии. Огромная цифра залыночных ремонтов указывает на то, что до существу в автохозяйствах нет никакой системы ремонта, чему способствует отсутствие в стране базы для обслуживания и ремонта автомашин.

Наиболее крупными и оснащенными являются заводы Глававторемонта. Однако, их мощность совершенно недостаточна. Они могут капитально ремонтировать только грузовые автомобили, удовлетворяя потребность лишь на 7—8%. Гаражные мастерские и ведомственные предприятия, мало приспособленные для производства капитальных ремонтов, могут охватить еще 20—30% парка. Что же касается значительного количества машин, находящихся в мелких хозяйствах, то они вообще лишены какого-либо обслуживания и ремонта. Кроме того, у нас нет еще ремонтной базы для легковых машин ЗИС-101 и недостаточно освоен ремонт автомобилей М-1.

Это приводит к таким уродливым явлениям, как перевозка автомобилей для ремонта из одного города в другой, иногда даже на порядочное расстояние, в результате чего десятки миллионов рублей выбрасываются на ветер.

Предприятный общий пользования по обслуживанию автомобилей в стране фактически нет. Существующие семь станций обслуживания Глававторемонта с пропускной способностью 500—750 автомобилей в год каждая фактически превратились в мелкие предприятия по производству капитального ремонта автомобилей, хотя они к этому совершенно не приспособлены. Между тем, в США насчитывается свыше 90 тыс. профилактических станций и самостоятельных авторемонтных мастерских.



Технический осмотр лимузина М-1 перед съездом с конвоiera

Фото Кунио

Узнавая товарища Сталина о том, что основу ремонта составляет текущий и средний ремонт, а не капитальный — должно найти отражение в широком строительстве станций обслуживания и авторемонтных станций.

Неуклонно растет потребность в запчастях частей. В то время как в США на один автомобиль расходуется запасных частей в денежном выражении 7—8% от средней стоимости автомобиля, у нас расход запасных частей на один автомобиль составляет от 2 до 5 тыс. рублей год, или от 20 до 50% стоимости автомобиля.

Помимо общего недостатка в запчастях частей автозаводы выпускают их некомплектно. По ряду дефицитных деталей план выпуска в 1938 г. выполнен только в пределах от 16 до 40% при значительно более высоком общем проценте выполнения плана.

Заводы Глававторемонта получают, хотя и с перебоями, необходимые запасные части, а все остальные заводы и мастерские имеют не более 20—25% нужных им для ремонта запасных деталей и вынуждены поэтому организовать у себя производство целого ряда деталей крайне низкого качества при чрезмерно высокой стоимости.

Потребность в специализированном гаражном и ремонтном оборудовании удовлетворяется лишь в пределах 10%. Ликвидированный в свое время трест ГАРО только сейчас восстановлен в системе НКМестпрома РСФСР, но он не получил еще нужной производственной базы, но наладил своей работы. Последствия вредительства в этой области ликвидируются медленно. До 40% типов потребного оборудования вообще не освоено нашими заводами производителями. Особенно скверно обстоит дело с оборудованием для станций обслуживания, широкое строительство которых является первоочередной задачей. Без создания мощной базы по производству специализированного оборудования нельзя правильно организовать технологический процесс обслуживания и ремонта автомобилей.

До настоящего времени в области эксплуатации и ремонта автотранспорта при наличии большого количества неразрешенных вопросов не ведется научно-исследовательская работа. Поэтому необходимо создать научно-исследовательский институт эксплуатации автотранспорта.

Нет в стране и единого центра по проектированию гаражей, площадок для безгаражного хранения, станций обслуживания и авторемонтных заводов, несмотря на то, что капиталовложения, направляемые по этим руслам, очень велики. Проекты по многу раз переделываются; гаражи и мастерские строятся по несколько лет и обходятся чрезвычайно дорого.

Неудовлетворительная организация эксплуатации и ремонта автопарка и, в первую очередь, отсутствие повседневного ухода за автомобилями привели к очень высокому проценту простоя автомашин в ремонте и крайне низким межремонтным пробегам, не превышающим 25—30% норм. Если же мы обратимся к опыту наших лучших стахановцев, то увидим, что при правильной эксплуатации автомобилей существующие межремонтные пробеги могут быть перекрыты в 3—4 раза.

Агрегатный метод ремонта, резко сокращающий время пребывания машин в ремонте, не получает широкого применения. Машина вынуждена простаивать столько дней, сколько необходимо для ремонта какого-либо агрегата, так как оборотных агрегатов и деталей, необходимых для замены неисправных, как правило, нет.

По далеко неполным данным ЦУНХУ, охватывающим более крупные хозяйства, за I квартал 1938 г. простой машин в ремонте составлял 32,8% от общего времени пребывания их в хозяйствах. Иными словами, 1/3 всего автомобильного парка простаивает в ожидании ремонта и в самом ремонте.

При правильной организации ремонта простой машин не должен превышать 10%. В США, например, все простои (включая и ремонты) составляют в лучших предприятиях 8%. Если снизить простой машин в ремонте до планируемых 20%, то количество ходовых грузовых автомобилей в стране возрастет на 72 тысячи, что превышает годовой выпуск автозавода им. Сталина.

Задачи, выдвигаемые перед автотранспортом планом третьей пятилетки, требуют резкого улучшения его работы.

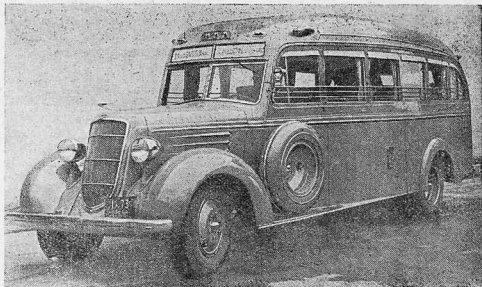
Для этого необходимо широко развернуть строительство автомобильных станций обслуживания и авторемонтных станций, осуществляющих обслуживание и производство текущего и среднего ремонта автомобилей.

Предприятия общего пользования (автомобильные станции) должны обслуживать автомашины, находящиеся в мелких хозяйствах. Одновременно с этим должна происходить максимальная концентрация автомобильного транспорта в крупных автохозяйствах, где эффективность его работы выше (примерно в 2—3 раза), чем в мелких. Крупные гаражи и площадки безгаражного хранения должны быть оснащены необходимыми средствами обслуживания и ремонта. Предприятия по капитальному ремонту—автомобильные агрегатно-ремонтные заводы — должны быть сосредоточены в специальном главке — Глававторемонте.

В третьем пятилетии должен быть преодолен разрыв между потребностью в запчастях и их изготовлением. Это следует осуществить как путем резкого сокращения расхода запчастей на одну машину, так и путем привнесения в соответствии выпуска запасных частей с выпуском новых автомобилей.

На авторемонтных заводах, помимо изготовления некоторого количества новых деталей, должно быть широко поставлено восстановление изношенных деталей, что может значительно смягчить потребность в новых запчастях.

Ликвидация диспропорции между отдельными звеньями автотранспортного хозяйства позволит резко улучшить работу автомобильного транспорта и поднять его на уровень тех задач, которые ставит наша социалистическая страна.



Комфортабельный автобус автозавода им. Сталина

3Р 1938 №6

Боевые качества ТАНКОВОГО ЭКИПАЖА



Герой Советского Союза П. СЕМЕНОВ

В современной войне танки играют важнейшую роль. Это показывает опыт войн в Испании и Китае.

Но один танк, как бы ни были он мощен, ничего конечно, не делают. Победа в бою зависит от навыков и знаний танкового экипажа. Танкист, как и летчик, обязан систематически тренироваться, чтобы выработать у себя уверенность и быстроту в управлении машиной.

Танковый экипаж должен быть так сплочен, чтобы любая работа его протекала быстро, организованно, без суетни.

Мне рассказывал посредник, как на одном учении танкового подразделения, встали боекомплект и горючее, «вышло из боя». Километрах в 4-х от передней линии «противника» оно начало заправку. Экипажи, работавшие слаженно, все сделали быстро и вновь отправились в бой, но два молодых экипажа, работавших вяло, задержались на заправочной базе. Тем временем сюда налетела авиация «противника» и разбомбила участок. К счастью, экипажи отделились, по выводу посредника, только «гибелью» двух водителей и боеприпасов.

Если бы все подразделение во управилось за несколько минут до

налета, то понесло бы большие потери и в людях, и в материальной части.

Боевые качества экипажа проявляются задолго до самого боя. Экипаж должен в парке подготовить машину так, чтобы при сосредоточении на исходной позиции, особенно в бою, она не подвела. Ведь из-за малейшего недосмотра могут погибнуть и люди, и танк.

На одном из показанных учений наше подразделение получило задачу атаковать рошу и выбить из нее «противника». На исходную позицию пришли все машины. Те водители, те экипажи, которые заранее проверили свои танки, особенно гусеницы, держали себя спокойно. Лишь один экипаж т. Малова затеял какой-то ремонт. Но на исходной позиции уже трудно что-либо исправить, так как здесь обстреливает артиллерия «противника», да и времени остается мало. На постановку задачи отводится не более 10—15 минут.

Сигнал «в атаку». Мы ушли. Выполнив задачу, возвратились в район обора. Видим — танк Малова стоит. По словам посредника, он «подбит» недалеко от исходной позиции. Танк не смог идти в атаку лишь

потому, что у него при переключении передачи произошло заклинивание, так как отсошедший тиза. Из-за какого-то шплинта был выведен из строя экипаж вместе с машиной.

Экипаж должен не только уметь привести машину в полную готовность, но и эффективно использовать ее на поле боя.

Важное лицо в экипаже танка — механик-водитель. От него зависит и наблюдение за ходом боя, и ведение огня. Он обязан отлично водить машину на любой местности, в любое время года и суток. Особенно сложна его задача ночью, когда нельзя ехать с зажженными фарами (при сосредоточении сил для атаки). Танки не должны растягиваться в колонне, чтобы водитель не терял из виду идущую вперед машину. В пыльном районе при плохой видимости приходится ехать с зажженным задним фонарем.

Чтобы добиться хороших результатов в подготовке водителей, надо учить их вождению на незнакомой местности, а не на поле, близком от части, которое они изучили, как свои пять пальцев. В действительной боевой обстановке местность постоянно меняется.

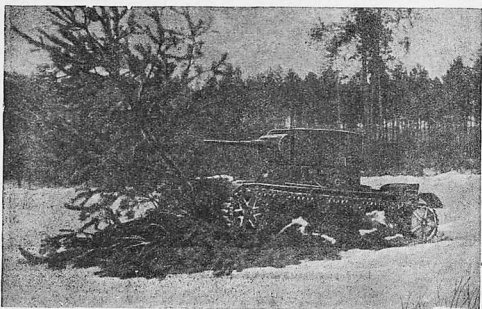
Следует приучить водителей к самым трудным условиям, приближенным к боевым. Любо необходимо закрывать. Из опыта войн в Испании и Китае известно, что при движении не только с исходной, но и с выжидательной позиции открывать люки опасно. Каждую минуту возможен налет авиации. Неусловный закрывать люки может пострадать.

Водитель должен уметь маневрировать и выходить из пристраченного района. На него возлагается и предупреждение о препятствиях, которые могут влиять на стрельбу. Если водитель хочет повернуть танк, он сообщает об этом командиру, чтобы тот учел поворот и в сторону сделал поправку для стрельбы.

Водитель сообщает командиру цели. Он видит, что делается на поле боя лучше, чем остальные бойцы экипажа.

Водителю скорее удается заметить палки противотанкового орудия, чем командиру танка. Ему лучше видны разрывы снарядов противника. Он должен «увертываться» от них.

Мне рассказывал товарищ, как по-



Танк влалт дерево

Фото Пидильковского

пал на учении под ураганным артиллерийским обстрелом: «Когда снаряды ложились впереди моего танка метрах в 25, то я прибавлял газку, так как «противник» наверняка изменял точку прицеливания. Но когда он вновь высчитывал скорость движения машины, я замедлял ход. Меняя скорость движения танка, я затруднял «противнику» точность попадания».

Водитель должен четко и быстро выполнять все приказы командира танка. От него зависит жизнь экипажа.

Водитель должен чутко реагировать на внезапное изменение обстановки. При выходе из боя он быстро и плавно разворачивает машину и старается скрыться за складкой местности. Лучше уходить зигзагообразно, поворачивая то влево, то вправо. Для этого необходимо безошибочно знать все ориентиры обратного маршрута.

Ответственность за экипаж и машину лежит на командире танка. Поэтому он должен хорошо знать материальную часть и вооружение, знать свой экипаж, все его отрицательные и положительные качества.

Современный бой является огненным состязанием. Необходимо воспитывать в каждом командире понимание силы современного огня. Неодуше его губительных свойств ведет к изданию потерям.

Командир танка — хозяин экипажа. Он должен быстро и точно отыскивать цели, корректировать огонь, принимать и передавать сигналы о замеченных огневых точках противника. Боевое содружество экипажа осуществляется главным образом командиром.

Помнится, на одном из учений наше подразделение пошло в атаку. Один из танков вырвался вперед и вдруг сразу остановился. Около него появился клубок дыма. Танк «подбил» артиллерию «противника». Экипаж не сразу выскочил из машины, а открыл интенсивный огонь по противотанковой пушке «врага». Но пощады не было. ему не удавалось, огонь не позволяло местонахождение танка. Веди, однако, огонь в направлении цели, он тем самым дал своим боевым соседям ориенти-

ры, по которым они в нескольких снарядов «уничтожили» пушку «противника».

Командир танка должен хорошо стрелять на любой местности. Кто быстрее и метче стреляет, тот и побеждает.

Мне рассказывали следующий случай. Танк прорвался в зону, занятую «противником». Выходя из-за поворота, он наткнулся на пушку. Командир танка, обладавший отличными волевыми качествами, не растерялся. Молниеносно поразил он огнем прислугу этой пушки и захватил ее.

От командира зависит воспитание экипажа в духе советского патриотизма, в духе самоотверженного выполнения поставленных перед ним задач.

Однажды при выполнении боевой задачи танк попал в такой район, откуда он не мог выбраться, несмотря на умение и опыт водителя. Он застрял в канаве, залитой водой, на линии окопов «противника». Вылезти из танка значило «погибнуть». Но благодаря большевистской стойкости командира экипаж вышел с честью из испытания. После 24-часовой осады экипажа, воспользовавшись удобным моментом, «вывел из строя» оружие и танковый двигатель и прорвался к «своим».

От командира требуется исключительная физическая выносливость. При высокой температуре, поднимающейся в танке, ему приходится оставаться в нем не менее восьми — десяти часов. Поэтому необходимо тренироваться на продолжительность пребывания в машине и умение водить ее с закрытыми глазами.

Командир, заметив огневую точку противника, немедленно предупреждает водителя о том, что он готовится к выстрелу. Тогда водитель, не меняя курса, ведет машину спокойнее, плавно.

Командир танка должен вести огонь точно и интенсивно, особенно в бою с танками, в котором огромное значение приобретает маневр.

Кроме управления внутри танка, командир принимает все сигналы и команды, поступающие от командира подразделения. По своей инициативе решает он, как поступать при



Отличники боевой и политической подготовки — младшие командиры ст. Бурганский (слева) и Лавин (СКВВ)

Фото Д. Чернова

обнаружении аварийного танка, поданного сигнала о помощи, при прерасходовании боеприпасов. Все зависит от его решительности. Определив наиболее опасную цель, командир танка предупреждает об этом соседей, в трудную минуту поддерживает их. Во взаимопомощи — залог победы.

Интенсивность огня зависит не только от командира, но и от башенного стрелка. Чем быстрее зарядит он оружие, тем быстрее стреляет командир. На башенном стрелке лежит наиболее трудная обязанность. От него требуется исключительная расторопность, ловкость и смелость.

Таковы обязанности и свойства каждого члена экипажа в отдельности. Но бойцы обязаны в любую минуту, если это понадобится, заметить друг друга. Взаимозаменяемость экипажа танка совершенно необходима. Каждый танкист должен обладать навыками и знаниями и командира, и башенного стрелка, и механика-водителя.



На выжид за танком

Фото Цидальковского

ТРУДОВАЯ КНИЖКА



Ник. ВИКТОРОВ

Постановление правительства о введении трудовых книжек было встречено коллективом 1-го автобусного парка Москвы с большим одобрением. Работники парка единодушно отметили, что трудовые книжки помогут укрепить производственную дисциплину, ликвидировать текучесть рабочей силы.

Одной из первых в парке была заполнена трудовая книжка Василия Федоровича Абрамова. В 1916 году началась его трудовая жизнь. Сначала он был чернорабочим, грузчиком, затем кондуктором, а по окончании курсов шоферов — водителем. С первых же дней работы за рулем автобуса т. Абрамов проявил себя одним из лучших водителей парка.

В ударной работе не по дням, а по часам растет человек. Лучший ударник, активный общественник Абрамов неоднократно премирован ЦК союза шоферов и администрацией парка.

Водитель Купреев работает в парке с 1925 года. Четырнадцать лет развивает он пассажиров по улицам красной столицы и у него нет ни одной аварии, ни одного нарушения уличной дисциплины. Честно и добросовестно относится т. Купреев к вверенной ему машине, он ежемесячно выполняет все эксплуатационные нормы и измерителя, экономит горючее и резину.

Весь свой опыт, свои знания, приобретенные за четверть века безаварийной работы на машине, т. Купреев охотно передает молодому водителю.

В трудовую книжку т. Купреева занесен ряд премий, полученных им в парке за стахановскую работу.

Еще в прошлом веке — в 1890 году — начал свою трудовую жизнь водитель Тихон Родионович Юркин. Рано лишился он отца. Мать работала день и ночь, силась прокормить ребят.

До пятнадцати лет батрачил Тихон в деревне Крутая, Перемышленского уезда, Калужской губернии. Круто доставалось молодому батраку.

В 1896 году Тихон Юркин приехал в Москву. Но и здесь жизнь оказалась не самым слаще.

— Поступил я водовозом к подрядчику Назышев, бывало, бочку воды и сядешь, толчешь на улице. Кому ведро, кому два. Дороги были не твердые, не то что асфальтом, ред-



Шофер 1-го автобусного парка Москвы В. Абрамов, один из лучших ударников автобусного парка столицы



Тихон Родионович Юркин около 30 лет работает за рулем автомобиля. Последние 14 лет он возит пассажиров по улицам красной столицы

ко где булыжником было вымощено. На каждой версте пять раз бочка опрокидывалась. Поездивши этак день, а к вечеру ноги еле тащишь.

Сейчас Москва совсем другая стала. На грязной машине теперь по городу не больно раздвезаться. На тебе все пальцем будут показывать. На первом же перекрестке милиционер остановит. Да и самому советно управлять грязной машиной, когда смотришь на чистую, опрятную улицу.

В 1902 году т. Юркин был призван в солдаты. Прослужил 4 года. Из армии приехал обратно в Москву. Хотелось ему получить квалификацию, хорошую профессию. Он поступил в гараж на Земляном валу. Владелец нескольких машин Ручкин обещал за 95 рублей обучить его управлению машиной.

Тихон Родионович отдал ему склянные за все годы 40 руб. и приступил к «сучебу». К своему труду, труду чернорабочего, мальчика из побегущих у шоферов, он относился с редким рвением. Убирал гараж, промывал в керосине детали машин, словом делал все то, что требовал от него хозяин.

Остальных 55 руб. причитавшихся за «сучебу», у Юркина не оказалось и пришлось уйти в поисках работы. Впрочем, Юркин без сожаления расстался с хозяином. Через год он стал квалифицированным шофером и работал в разных гаражах до начала империалистической войны. В 1914 году был мобилизован на фронт. В 1919 году, возвратившись из армии, поступил в гараж МСПО, где проработал до 1924 года, а затем перешел в 1-й автобусный парк, где беспрерывно работает водителем пятнадцатый год.

Тихону Юркину 57 лет. Из них по найму он проработал 47. Его жизнь не была похожа на жизнь советской молодежи. Он познал гнет царской казармы, ужасы войны и безработицы. Тем выше он ценит радость свободного труда в советской стране.

— Я приветствую постановление о трудовых книжках и закон о мероприятиях по улучшению трудовой дисциплины, ибо все это служит на благо любимой родине, на благо честным работникам и направлено против лодырей и рвачей, уклоняющихся от добросовестного труда, — говорит т. Юркин.

Трудовые книжки для всех честных работников — почетный документ, которым они вправе гордиться. Теперь их прекарные дела будут у всех на виду.

Женская автоколонна

Водители женской автоколонны Московского почтамта
ВЛАСОВА, САБУНАЕВА

Автобаза Московского почтамта — одно из крупнейших автохозяйств столицы. Выемка писем из почтовых ящиков, доставка их в почтовые отделения, затем в районные узлы и на вокзалы, развозка посылок — все это осуществляют пять автоколонн нашей базы.

Работа шоферов почтовой связи сложна и своеобразна. Каждый из нас работает по строгому графику. Есть такие маршруты, где шофер за контрольные 1 час 10 минут должен сделать до 67 остановок. Учитывается буквально каждая секунда. Известно даже, сколько на том или другом маршруте светофоров и какое количество времени должно уходить на эти вынужденные остановки на перекрестках.

Нужна инициатива, четкость и высокая квалификация, чтобы точно, минута в минуту обслужить все объекты. От четкости работы наших шоферов, от их умения и дисциплинированности во многом зависит своевременная доставка и рассылка почты.

В коллективе водителей автобазы Московского почтамта 130 женщин. Они работают ничуть не хуже мужчин. В октябре 1936 года у нас была создана женская автоколонна. Ее организовали по предложению Никиты Сергеевича Хрущева. Это было сразу после завершения большого женского автопробега, посвященного Сталинской Конституции, в котором участвовали наши водительницы тт. Бурлева и Лалко.

В то время в женской автоколонне, насчитывавшей 45 машин, работали в большинстве молодые девушки. Начальником колонны была шофер Е. Д. Слепнева, сейчас работниц ЦК союза шоферов. Механиками колонны были также женщины: тт. Попова, Лалко и Бурлева.

Очень быстро женская автоколонна заняла в автобазе ведущее место. По производственным показателям она стала примером для остальных колонн. Женский коллектив ус-



Начальник колонны автобазы Московского почтамта т. Попова



Шофер т. Уполонцева — ударница автобазы Московского почтамта работает безаварийно, не имея ни простоя, ни опозданий по графику

пешно боролся с текучестью. Колонна всегда выполняла план подачи машин на линию и план выработки в часах. Весьма редки были у нас нарушения правил вождения машин, правил уличного движения.

При всей сложности работы все женщины-водители успешно справляются со своими задачами. Среди нас — 45% стахановцев и ударников. Имена лучших из них известны всей автобазе.

Маруся Бурлева — комсомолка, участница большого женского автопробега, теперь шофер II класса. Она избрана в рабочий комитет и принята в кандидаты ВКП(б). Комсомолка Маруся Полякова — молодой шофер, но работает образцово. Ее премировали за высокие показатели работы. Премированы шофер Воронкова и многие другие.

Женщины-шоферы стремятся повысить свою квалификацию. Четверо имеют права шоферов I класса, около 20 — права II класса. Многие учатся, чтобы перейти в высший класс вождения машин.

Мы стараемся не распылять состав своей колонны, сохранить крепкий, сработавшийся коллектив. Нельзя забывать, что среди нас имеются матери маленьких детей, есть много семейные. Начальник колонны тов. Попова это учитывает и создает все условия, чтобы работа колонны шла нормально, чтобы все объекты были своевременно и правильно обслужены.

В нашей автобазе была проведена реорганизация: вместо четырех автоколонн создано пять. Некоторых женщин из нашей автоколонны перевели в другие, а в нашу влили мужчин. Сейчас реорганизация закончена, и у нас снова комплектуется женская колонна.

В автобазе развернулось социалистическое соревнование имени XVII съезда ВКП(б). Женщины-шоферы заключили индивидуальные социалистические договоры, взяли на себя обязательство работать образцово.

ТРАДИЦИОННЫЙ ЗИМНИЙ МОТОКРОСС

Центральный совет добровольного спортивного общества «Старт» провел традиционный зимний мотокросс на лично-командное первенство.

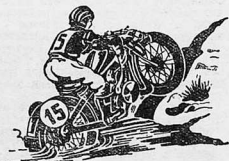
Для участия в соревнованиях, посвященных памяти великого летчика нашего времени В. П. Чкалова, съехались одиннадцать команд из Москвы, Ленинграда, Архангельска, Иваново и Ярославля. Всего в соревновании приняло участие 37 мотоциклистов, в том числе 7 женщин.

Каждая из команд состояла из двух «старичков» и одного «новичка». Женщины соревновались только в личном первенстве.

Как обычно 60-километровая трасса пролегла по целине, через леса, овраги, проселочные дороги. Гонщики встретили серьезные затруднения при передвижении по пересеченной местности, занесенной густым снегом.

Особенно трудным оказался спуск и подъем через овраг у дер. Петровское. Здесь разыгралась упорная борьба между участниками кросса. Первыми к подъему пришли тт. Морант (Москва), стартовавший тринадцатым, и Эппштейн (Москва), стартовавший первым. В течение десяти минут здесь скопилось до 15 гонщиков. Штурмуя подъем, одни пытались подняться с разгона, другие вытаскивали машины на себе, третьи «кантовали» их.

Первым на подъем вырвался тов.



Вусоргин, чемпион Москвы по кроссу, стартовавший двадцать девятым. Он блестяще закончил дистанцию за 2 часа 33 мин. 43,5 сек., заняв первое место в личном первенстве. Второе место завоевал талантливый ярославский гонщик тов. Артемьев, занимающий в течение последних трех лет классные места на всех соревнованиях. Он отстал от Вусоргина всего на 10 минут.

Среди новичков, проходивших один круг (30 км), первое место занял тов. В. Маслов (Ярославль), второе — Н. Директоров (Москва).

Командное первенство выиграла команда Москвы в составе тт. Г. Вусоргина, В. Монастырева и Н. Директорова.

Среди женщин закончила дистанцию (один круг) одна Якушина — чемпион Союза. За 300 м до финиша у нее сдал мотор. Якушина финишировала, ведя машину в руках. Ванду

большой затраты времени на такую «транспортровку», ей не удалось уложиться в норму. Таким образом, личное первенство среди женщин осталось неразграбленным.

Спортсмены все еще уделяют мало внимания приспособлениям для езды по снегу. Только гонщики Ленинграда оборудовали колеса своих машин различными видами лыпов и цепей. Из москвичей один Калинин стабилизировал колеса цепями. Остальные же участники как будто и не подозревали о такой возможности облегчить себе работу.

Несмотря на то, что машины большинства гонщиков уже довольно изношены и стары, они работали безотказно.

М. Прехнер.

ЭКОНОМИТЬ ГОСУДАРСТВУ 20 ТЫСЯЧ ЛИТРОВ БЕНЗИНА

С большим воодушевлением рабочие, инженерно-технические работники и служащие 2-й автобазы транспортно-складского треста Управления торговли соревнуются за выполнение профпланов.

Коллектив дружно взялся за выполнение своих обязательств. Борьба идет за повышение коэффициента использования парка до 0,92, за снижение себестоимости перевозок против плана на 5 проп., за выпуск из ремонта сверх плана трех автомашин.

Шоферы автобазы развернули борьбу за экономное расходование горючего. По социалистическому обязательству они должны сэкономить государству к апрелю не менее 20 тысяч литров бензина.

250 ПОКРЫШЕК В ДЕНЬ

Коллектив вулканизационного завода Мосавтомонта повысил выпуск продукции с 80 покрышек до 200 в день.

Недавно рабочие, служащие и инженерно-технические работники завода взяли на себя новое обязательство: увеличить выпуск из ремонта покрышек для таксомоторов до 250 штук в день. Отличные образцы работы показывают стахановцы Морозов, Спиридонов, Стручкин и др.



Тов. Маслов (Ярославль) «кантуется» свою машину на подъеме
Фото Максима Прехнера

ПРЕДОХРАНИЕ БАТАРЕЙ ОТ ДЛИТЕЛЬНОГО РАЗРЯДА

Ф. СПЕРАНСКИЙ

При остановке автомобильного двигателя контакты прерывателя оказываются иногда замкнутыми и цепь зажигания по рассеянности водителя включенной. В этом случае батарея беспечно разряжается через катушку зажигания, и если будет находиться в таком состоянии продолжительное время (например целую ночь), то катушка от повышения температуры придет в негодность.

Для устранения этого применяются различные меры, сводящиеся либо к улучшению конструкции и качества катушки зажигания, либо к постановке сигнальных приборов, указывающих, выключено ли зажигание. Применяется также автоматическое выключение зажигания при остановке двигателя.

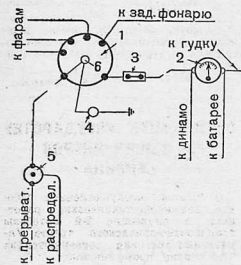


Рис. 1

Что касается улучшения конструкции и качества катушки, то здесь, прежде всего, нужно указать на необходимость применения высококачественных изолирующих материалов, которые обладали бы, помимо всего прочего, вполне достаточной устойчивостью при повышенной температуре.

В некоторых катушках зажигания применяется так называемый диригатор, т. е. последовательно присоединенное к первичной обмотке катушки сопротивление из нихромовой проволоки, увеличивающееся прямо пропорционально с повышением ее температуры до 750°C. Такие катушки, называемые саморегулирующимися, в бра время могут оставаться под током продолжительное время.

Хорошее качество выполнения катушки зажигания из лучших материалов и надлежащее конструктивное оформление предохраняют ее от разрушения. Но остается еще беспечно расхождение батарей электротехники и ее исполнения. Для устранения этого явления в схему

электрооборудования вводится сигнальная маломощная лампа, указывающая, включено или выключено зажигание; или включается зажигание соединяется с ручкой крана бензинового бака в расчете на то, что водитель автомашин, акворяя кран, в то же время выключит и зажигание; или, наконец, выключатель ставится около самой батареи, на проводе, соединяющем ее с массой, или с другой стороны, для полной изоляции батареи от всей электроустановки.

Провода к сигнальной лампе может быть осуществлена так, как показано на рис. 1, где 1 — переключатель, 2 — амперметр, 3 — предохранитель, 4 — сигнальная лампа, 5 — катушка зажигания, 6 — выключатель зажигания.

Из рисунка ясно, что если зажигание не выключено, то сигнальная лампа будет гореть, обращая на это внимание водителя.

Однако самым радикальным средством для устранения бесполезной разрядки батареи на катушку зажигания является автоматическое выключение зажигания.

Из таких автоматов-выключателей наиболее целесообразным оказался выключатель, действующий от давления в системе смазки автомобиля. Он изображен на рис. 2 слева. Выключатель состоит из цилиндрического корпуса 1 с упругой мембраной 2. На среднюю часть мембраны опирается спиральная пружина 3, в верхней части которой помещен стержень с полусферической головкой 4. Эта головка прилегает к маленькому рычажку 5 с осью качения 6. Рычажок на одном конце имеет платиновый (подвижной) контакт 7, который при наличии давления в системе смазки автомобиля от изгибающейся вверх мембраны приходит в соприкосновение с неподвижным платиновым контактом 8, замыкая цепь зажигания от батареи (зажим 10) к первичной обмотке

катушки (зажим 11). При остановке двигателя давление по манометру в смазочной системе равно нулю; мембрана принимает первоначальную плоскую форму и пружина 3, размыкая контакты 7 и 8, прерывает цепь зажигания.

Схема проводки с установкой такого автоматического масляного выключателя показана на рис. 2 справа. Здесь 1 — двигатель, 2 — масляный автомат-выключатель, 3 — манометр, 4 — катушка зажигания, 5 — провод к прерывателю, 6 — провод к распределителю, 7 — кнопка-выключатель зажигания специальной конструкции, 8 — амперметр и 9 — провод к батарее.

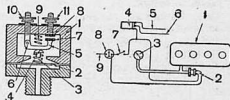


Рис. 2

При ненажатой кнопке-выключателя зажигания 7 цепь зажигания разомкнута; кнопку нажимают только при запуске двигателя, причем в случае, если водителю автомашини придется запустать двигатель вручную и кроме него на автомашине никого нет, на этой кнопке, для ее нажатия, предусмотрен специальный мухитик, снимаемый после запуска двигателя.

Масляный автомат — выключатель зажигания, предохраняя батарею от беспечного разряда, а катушку от опасности порчи, вместе с тем защищает двигатель. Если по какой-либо причине произойдет поломка масляного насоса или разрыв маслопровода и т. п., то давление масла в системе упадет, зажигание прекратится и двигатель остановится.

ОТЧЕГО ЛОМАЮТСЯ КРОНШТЕЙНЫ КРЫЛЬЕВ

На автомобилях ГАЗ-А и ГАЗ-АА часто выходит из строя кронштейн передних крыльев. Многие водители, не зная причин поломки, обвиняют во всем конструкторов. Между тем, практика показывает, что при хорошем уходе за крыльями, кронштейны служат долгое время.

Чем же объясняется поломка кронштейнов?

Водители при осмотре двигателя часто всем телом лежат на крыльях. Это приводит к тому, что в местах крепления кронштейна к раме по-

являются трещины. Во время дождя, при езде по грязной дороге грязь прилипает к внутренней стороне крыльев, а затем высохнув держится долгое время, увеличивая вес крыльев. Этот излишний груз при сотрясении машины вредно влияет на кронштейны в местах их крепления к раме, отчего и происходит поломка. Учитывая это, водители должны ежедневно при возвращении в гараж, удалять грязь с крыльев.

И. Садовский.

АВТОТРАНСПОРТ

Потребительской кооперации

К весеннему сезону



Герой Советского Союза С. ЛАПУТИН

Весенний сев текущего года колхозы проводят вооруженные переклассной машинной техникой, обогащенные многолетним опытом ведения крупного социалистического сельского хозяйства. Это уже десятая колхозная весна. И страна встречает ее в условиях, когда завершена коллективизация сельского хозяйства, колхозный строй окончательно окреп.

Предстоящая весенняя посевная кампания должна обеспечить новую победу социалистического земледелия, успех нового победоносного соревнования за 8 млрд. пудов зерна, за мощный подъем всех отраслей колхозного производства.

Успешному проведению весеннего сева обязаны всемерно содействовать многочисленные организации, в том числе и потребительская кооперация как торгующая организация на селе.

Задача работников потребкооперации — организовать образцовое обслуживание колхозников на полях, своевременно погрузить товары последнего спроса. Эта задача может быть разрешена при условии готовности транспорта и в первую очередь автомобильного к бесперебойной работе.

В настоящее время состояние автотранспорта потребкооперации нельзя признать удовлетворительным. Цифры и факты по Ленинградской и Московской областям, Адской автономной области и др. подтверждают это.

— Из 463 автомашин потребкооперации Ленинградской области, — пишет Ив. Скляр, — бездействует свыше двухсот. Материалы автоинспекторов, проверивших состояние автохозяйств райпотребсоюзов, свидетельствуют о нерадивом, халатном отношении руководителей потребкооперации к транспорту важнейшему звену в общей работе по снабжению села. Немало машин по Гловскому и другим райпотребсоюзам, за исключением Старорусского, стоят в ожидании капитального или среднего ремонта, не имеют аккумуляторов, а некоторые машины разобраны на части. Простой автомашин в ожидании ремонта по Гловскому райпотребсоюзу достигает 5—6 месяцев.

Требования автоинспекторов об упорядочении работы автохозяйств, как правило, не выполняются. Так,

инспекторы Басонов и Марков, при проверке автохозяйства Киринского райпотребсоюза в феврале 1938 г. указали в акте на то, что ремонты выполняются от случая к случаю, трансфинпланна нет, путевые листы не оформляются, резина, бензин, смазочные материалы и запчасти расходуются бесконтрольно, в учете и отчетности полнейшая путаница. В дальнейшем, в том же Киринском райпотребсоюзе автоинспекторы побывали еще три раза, но вынуждены были констатировать полное игнорирование их указаний.

В незавидном состоянии находится и автохозяйство Адской области областного потребсоюза. Здесь автомобили идут в ремонт намного раньше срока. Отсутствие бережного отношения к машинам приводит к непроизводительному простоям, излишнему расходу запасных частей.

Подготовка к весеннему сезону совпала с большим событием в жизни трудящихся Советского Союза —

XVIII съездом Всесоюзной коммунистической партии (большевиков). Вместе со всеми студиями нашей страны автоработники готовят подарки, достойные имени съезда великой партии.

— Шоферы гаража Адского областного потребсоюза, тт. Балтенин и Тилишев, в честь XVIII съезда ВКП(б) объявили, — как пишет т. Анисин, — пройти на своей машине 90 тыс. км без капитального ремонта, сэкономить горючее, довести пробег резины до 40 тыс. км, работать без аварий.

К началу весеннего сева автотранспорт должен быть в полной готовности. Задача транспортных отделов областных советов потребительских обществ и руководителей автохозяйств — навести образцовый порядок на автотранспорте, возгласить социалистическое соревнование имени XVIII съезда партии, развернувшееся среди автоработников.

ПРОГРАММЫ ИСПЫТАНИЙ ШОФЕРОВ НУЖДАЮТСЯ В УТОЧНЕНИИ

Программы испытания шоферов в квалификационных комиссиях Госавтоинспекции устарели настолько, что пользоваться ими сейчас нецелесообразно.

В программах, например, не указано, должны ли шоферы знать четыре действия арифметики, дроби, метрическую систему мер и др., без чего невозможно изучение автомашин. От водителей III класса программа не требует знания автомобиля М-1, в то время как в городах они в большинстве управляют именно автомобилями М-1.

Отсутствие программ, отвечающих требованиям дня, вынуждает местные квалификационные комиссии заниматься самостоятельным «творчеством». А по требованиям квалификационных комиссий равняются автошколы и курсы со своим «составленным» учебным программ.

Но если ли, что программы и испытаний должны быть переработаны, и так, чтобы в них не было никаких пробелов, чтобы в них нашли должное отражение требования к водите-

лям в связи с выпуском новых типов машин — газогенераторных, дизельных и др.

Один из недостатков существующих программ — отсутствие точно определенной техники управления машинами. Нередко можно наблюдать, что шофер с большим стажем управляет машиной технически неверно, не знает рациональных приемов управления, при которых можно пройти известное расстояние с наименьшим количеством оборотов вала и наименьшими эксплуатационными потерями. Между тем, водитель должен твердо знать, как переключать передачи — с выдержкой или без нее, с двойным выключением сцепления или с одним, переходить ли на низшую передачу с промежуточным газом или нет и т. д.

Новые программы требований к шоферам всех классов должны быть напечатаны большим тиражом и доведены до каждого автохозяйства, до каждой автошколы.

И. Еременко

ТРЕБОВАНИЯ, ВЫДВИГАЕМЫЕ ЖИЗНЬЮ

В номере:

Стр.

Автомобильный парк в Рязани непрерывно растет. Автомобиль стал основным средством внутри-областных перевозок, он играет также большую роль в перевозке грузов в Москву и обратно, разгружая железную дорогу. Но, несмотря на это, оргкомитет Верховного Совета РСФСР по Рязанской области пока не уделяет автотранспорту должного внимания.

Большинство хозяйств не имеет технической возможности организовать плановый текущий ремонт автомашин, так как в Рязани нет ни ремонтного завода, ни ремонтной мастерской общего пользования. Автохозяйства вынуждены ремонтировать машины самостоятельно, кустарным образом, затягивая производство ремонтов на месяцы.

Еще хуже положение с капиталь-

ным ремонтом. В ожидании капитального ремонта машины стоят по 9—10 месяцев. Некоторые хозяйства пытались ремонтировать машины в МТМ Свиноздрестра, но качество ремонта оказалось настолько низким, а стоимость столь высокой, что они отказались от услуг этой МТМ.

Мы считаем, что в третьем пятилетии необходимо построить в Рязани завод для капитального ремонта автомашин с цехом среднего ремонта и профилактического осмотра, а также цехом ремонта и зарядки аккумуляторов.

Кроме того, для оздоровления эксплуатации автотранспорта нужно построить в городе бензиномасляточную колонку, моечную для автомашин и вулканизационную мастерскую.

М. Емельянов.

АВТОКИНОКУРС ВЫПУСКАТЬ НА УЗКОЙ ПЛЕНКЕ

Значение автомобильного кинокурса в подготовке шоферов общеизвестно. Этот учебный фильм признан весьма полезным пособием, позволяющим зрительно воспринять рабочие процессы, происходящие в автомобиле. Тем не менее кинокурс используется в автошколах в крайне недостаточной степени.

Объясняется это главным образом тем, что автокинокурс не выпускается на узкой пленке, которая более доступна по цене и может получить широкое распространение.

Узкоплёночные аппараты «немые» и с звуковыми установками имеются уже во многих школах. В продаже

есть различные художественные, научные и технические фильмы, но, к сожалению, нет автомобильного кинофильма.

Журнал «За рулем» сообщает, что в настоящее время кинокурс перерабатывается и будет дополнен материалами о новых моделях советских автомобилей. При переиздании кинокурса нужно учесть необходимость его выпуска на узкой пленке и широкого распространения с таким расчетом, чтобы кинокурс можно было получить на прокат или купить в каждой прокатной конторе.

П. Петрунин.

АВТОБАЗЫ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Госплан Союза ССР выделил для системы Союзавтотранса 320 газогенераторных автомобилей ЗИС-21. Новые машины должны вступить в эксплуатацию в уборочную кампанию текущего года.

Создаются базы газогенераторных автомашин: Минусинская — в Красноярском крае, Бийская — в Алтайском крае, Называевская — в Омской области, Миасская — в Челябинской, Мелекеская — в Куйбышевской, Бо-

рисоглебская — в Воронежской и Сумская — в Сумской области.

Приняты меры для набора кадров специалистов — инженерно-технических работников и подготовки шоферов. К обучению шоферов приступил в Борисоглебской автобазе, открываются курсы при Сумской, Омской, Бийской, Миасской и Мелекеской автобазы.

Для учебных целей Союзавтотрансу выделено 9 газогенераторных автомашин.

Консультация для автоработников

При кафедре эксплуатации автотранспорта Московского автородного института организована консультация по эксплуатации автотранспорта под руководством проф. Гривова.

Адрес института: Москва, Садово-Самотечная ул., 10.

ДОКЛАД ТОВАРИЩА СТАЛИНА— ДОКУМЕНТ ВСЕМИРНО-ИСТО-РИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ 1

Герой Советского Союза
В. КОККИНАКИ—Социализм по-
бедит во всем мире 4

Полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ,
академик Е. А. ЧУДАКОВ,
майор С. Я. ЛАПУТИН, ст. лей-
тенант В. А. НОВИКОВ, ст. лей-
тенант П. А. СЕМЕНОВ—Ав-
томобиль в третьем пятилетке 6

Главный инженер Главгавторемо-
нта А. И. НЕВЕРОВ—Улуч-
шение эксплуатации автотранс-
порта — неотложная задача 8

Герой Советского Союза П. СЕ-
МЕНОВ—Боевые качества тан-
кового экипажа 10

Ник. ВИКТОРОВ—Трудовая
книжка 12

Водители ВЛАСОВА, САБУНАЕ-
ВА—Женская автоколонна 13

М. ПРЕХНЕР—Традиционный
зимний мотокросс 14

Сэкономить государству 20 тыс.
литров бензина 14

250 покрышек в день 14

Ф. СПЕРАНСКИЙ—Предохране-
ние батарей от длительного
разряда 15

И. САДОВСКИЙ—Отчего лом-
аются крошечные крылья 15

Герой Советского Союза
С. ЛАПУТИН—Автотранспорт
потребительской кооперации
к всемоу севу 16

И. ЕРЕМЕНКО—Программы испы-
таний шоферов нуждаются в
уточнении 16

На третьей странице обложки:
М. ЕМЕЛЬЯНОВ—Требования, выдви-
гаемые жизнью

П. ПЕТРУНИН—Автомобиль вы-
пускать на узкой пленке
Автобазы газогенераторных автомо-
билей

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель: Редиздат ЦС
Осоеавиахимия СССР

Адрес редакции: Москва, 9,
ул. Горького, 24, во дворе 1-й подъезд.
Упоном. Главната А-9027
Техред В. Солялков.

Зак. т. 748. Зак. изд.-ва 48. Тираж 82 500
Бумага 60×92 см 1/8. 2 печ. листа.
Кол. зн. в 1 печ. л. 80 000 Уч. авт. л. 4
Журнал сдан в наб. 25/II 1939 г.
Подп. к печати 10/IV 1939 г.
Тип. изд.-ва «Крестынская газета»
Москва, Суцневская, 21