

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 8.2
КР. 3
ЛЕЙСТ.
15 1.12 ЗА РУЛЕМ

За рулем



АПРЕЛЬ
1939



РЕДИЗДАТ ЦС ОСОДВИДХИМА СССР



Военизированный поход



„Батальон“ направляется к месту старта
Фото М. Прехнера



Машины в пути
Фото М. Прехнера



По сигналу „газ“ водители машин надели противогазы
Фото М. Прехнера

В честь XVIII съезда партии Московский областной комитет союза шоферов совместно со спортивным обществом «Старт» провел военизированный автопоход.

В походе участвовало 230 шоферов, 65 мотоциклистов и 2000 «бойцов». Двумя автоколоннами «бойцы» были переброшены к местам старта на Ярославском шоссе и шоссе Энтузиастов.

Колонна, укомплектованная из мотоциклистов общества, отлично выполняла все задания штаба похода по связи.

К 6 часам вечера к финишу стали возвращаться «бойцы», прошедшие 15–25- и 35-километровые дистанции. К семи часам была закончена вся операция. Бойцы погрузились на автомашины и вернулись в Москву.

Военизированный поход выявил большой интерес московских шоферов к военному делу.

М. Прехнер

ЖЕНСКИЙ АВТОПРОБЕГ



Участницы женского автопробега (слева направо): механики А. Бойцова, И. Прокофьева, водители Н. Фастова, Т. Лёзова и А. Смирнова

Фото В. Довгалло

В честь XVIII съезда ВКП(б) автобазы треста «Строитель» (Москва) организовала в марте женский военизированный пробег. В пробеге участвовало 6 грузовиков-самосвалов производства Горьковского завода с полной нагрузкой. От Москвы до Подольска колонна шла днем, от Серпухова до Подольска (в противогазах) — ночью. Почти все машины преодолели условные препятствия (колейный мост, габаритные тоннели) без нарушений. Средняя техническая скорость на участке Москва — Серпухов составила 35,2 километра, на участке Серпухов — Москва — 30,2 км. Все машины израсходовали 98% нормы бензина.

В. Довгалло



Исторические победы, исторические задачи

XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии большевиков подвел итоги героической борьбы за социализм. За вторую сталинскую пятилетку проделана грандиозная работа: закончен еще один исторический этап коммунистической революции в СССР, завершена в основном целая эпоха строительной работы. Советский народ вступает в новую эпоху, в эпоху постепенного перехода от социализма к коммунизму.

На XVIII съезде партии товарищ Молотов говорил:

«Победа второй пятилетки у всех перед глазами. Выполнена основная историческая задача второй пятилетки — полностью ликвидированы все эксплуататорские классы, навсегда уничтожены причины, порождающие эксплуатацию человека человеком и разделение общества на эксплуататоров и эксплуатируемых. Все это, прежде всего, — результат ликвидации частной собственности на средства производства. Это результат того, что в нашей стране восторжествовала государственная и кооперативно-колхозная социалистическая собственность».

Социалистическая система производства безраздельно господствует во всем народном хозяйстве нашей страны. Завершена реконструкция промышленности и земледелия на основе передовой современной техники. Успешно разрешена труднейшая задача социалистической революции — коллективизация сельского хозяйства. В отношении насыщенности промышленности и земледелия новой техникой СССР является наиболее передовым по сравнению с любой другой страной мира.

Все это означает, что «...Социализм — первая фаза коммунизма — уже в основном построен в нашей стране. Исторические завоевания социалистического общества и соци-



дарства законодательно закреплены в великой Сталинской Конституции.

Все это означает, что наше общество состоит теперь из двух дружественных друг другу классов, из рабочих и крестьян, объединенных общим делом, делом строительства коммунизма. Это великое дело все больше сближает и объединяет рабочих и крестьян СССР на основе прочного товарищества и дружбы, как активных и сознательных строителей коммунистического общества. Грани между двумя классами трудящихся СССР все больше стираются, как постепенно стираются, и исчезают также и грани между этими классами и интеллигенцией, занятой умственным трудом на пользу советского общества» (Молотов).

В экономическом отношении СССР превратился в страну вполне независимую от капиталистических стран, полностью обеспечивающую свое хозяйство и нужды обороны необходимым техническим вооружением. По плану второй пятилетки продукция нашей промышленности должна была вырасти на 114%, на деле она выросла на 121%. В тяжелой промышленности, производящей средства производства, продукция выросла на 240%. Успешно выполняется сталинское задание о производстве 7—8 млрд. пудов зерна. Народный доход за вторую пятилетку увеличился в 2,1 раза. Растет заработная плата рабочих и служащих. Фонд заработной платы за вторую пятилетку увеличился в 2,5 раза. Более чем в три раза увеличились расходы на культурно-бытовое обслуживание рабочих и служащих. Растет занятость колхозников. Денежные доходы колхозов выросли с 4,6 млрд. рублей до 14,2 млрд. рублей. Производство предметов потребления увеличилось в два раза. Растет культурный уровень населения.

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

Количество учащихся в начальной школе увеличилось до 29,4 млн. человек. В наших вузах учатся 550 тыс. человек, более чем в Германии, Англии, Франции, Италии и Японии, вместе взятых.

«В итоге мы имеем теперь многочисленную, новую, народную, социалистическую интеллигенцию, в корне отличающуюся от старой, буржуазной интеллигенции как по своему составу, так и по своему социально-политическому облику» (Сталин).

Одним из важнейших достижений второй сталинской пятилетки является сталинское движение, вы-

ражающие рост коммунистического сознания трудящихся, данных образцы высокой производительности труда.

В отношении техники производства СССР вышел на первое место в Европе и на второе в мире, а по темпам роста промышленности наша страна занимает первое место в мире. По сравнению с довоенным уровнем наша промышленность выросла более чем в девять раз, в то время как промышленность главных капиталистических стран продолжает топтаться вокруг довоенного уровня, превышая его всего лишь на 20—30 проц.

Эти всемирно-исторические победы советский народ одержал под руководством коммунистической партии, под руководством любимого вождя товарища Сталина.

Тропикско-бухаринская свора предателей интересов народа мечтала о восстановлении в СССР капиталистического рабства. Советский народ растоптал и уничтожил эту омерзительную гадину, которая рабоблестывала перед фашизмом.

В годы сталинских пятилеток на основе могучего роста социалистической индустриализации партия, правительство и лично товарищ Сталин неустанно крепили нашу доблестную Красную Армию и Военно-Морской Флот.

Рабоче-крестьянская Красная Армия — детище советского народа — живет интересам своей родины, охраняет мирный труд народов СССР.

В результате очищения Красной Армии от подлых изменников и предателей — тухачевских и егоровых — ее боевая мощь неизмеримо возросла. Попытка японской военщины прощупать итскомк спину советского государства дорого обоилась зарвавшимся хищникам. «Если

все же предпринять уроки Хасана и Хидемото-на, наша Красная Армия готова в любую минуту повторить их в расширенном и более убеждающем объеме всякому, кто этого будет добиваться» (Ворошилов).

В нашей стране созданы все предпосылки для успешного разрешения великих исторических задач, поставленных товарищем Сталиным — достигнуть и перегнать в экономической отношении в ближайшем десятилетии пятилетки наиболее развитые капиталистические страны, покончить с отставанием размеров нашего промышленного производства на душу населения, добиться изобилия предметов потребления.

Третья пятилетка — пятилетка дальнейшего могучего роста социалистической индустрии, укрепления топливной базы, дальнейшего роста электрохозяйства, пятилетка химии, специальных сталей, черной и цветной металлургии, пятилетка молочно-пшеничного хозяйства, пятилетка дальнейшего всемерного укрепления оборонной мощи СССР.

Особенно возрастут в третьей пятилетке машиностроение и тяжелая промышленность. Продукция сельского хозяйства увеличится на 52%. Третья пятилетка реализует лозунг товарища Сталина о производстве 8 млрд. пудов зерна в год. Прирост поголовья скота намечен в размерах, полностью разрешающих проблему животноводства в СССР. Объем капитальных работ по всему народному хозяйству запланирован в третьей пятилетке в размере 192 млрд. рублей против 114,7 млрд. рублей во второй пятилетке. Производительность труда возрастет в промышленности на 65%, на железнодорожном транспорте — на 32%, на водном транспорте — на

38%, в строительстве — на 75%. Будут созданы крупные государственные резервы по топливу, электроэнергии, транспорту, по оборонным производствам. Между Волгой и Уралом будет создано второе Баку.

Величайшим сооружением в третьей пятилетке является строительство Кубывшевского гидроэлектростанции, обеспечивающего орошение засушливых районов и разрешающего проблему судоходства по Волге и Каме. Во весь рост поставлена задача решительной борьбы с инфляционной, переходом к строительству средних и небольших предприятий и задача рационального, равномерного размещения производительных сил, приближения промышленности к районам потребления.

Громадный рост народного хозяйства предвещает новые и большие требования к транспорту. За время между XVI и XVII съездами партии наш железнодорожный транспорт прошел славный путь сталинских побед. Его достижения велики. Паровозы, вагоны, каждый километр пути в СССР используются лучше, чем в европейских странах и даже в США. По плану третьей пятилетки размер грузооборота за железных дорогах вырастет на 44%, а весь грузооборот — на 52%. Валовая продукция промышленности и сельского хозяйства вырастет за этот период на 82%. Из этого вытекает необходимость решительных мер разгрузки железнодорожного транспорта, ликвидации отставания водного транспорта, лучшего использования автотранспорта и гражданской авиации. Из этого следует также необходимость решительного сокращения встречных и дальних перевозок.

В третьей пятилетке будет закончено строительство Московского и Грозненского автозаводов. Автомобильный парк увеличится с 570 тыс. до 1700 тыс., будет подготовлено до 2 млн. шоферов, значительно улучшится использование автомобильного парка. Будет организовано регулярное движение автотранспорта на автомагистралях и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным и водным станциям, будет обеспечена необходимая ремонтная база для автотранспорта, развернуто строительство гаражей и безгаражных стоянок, производство и применение автоприцепов, будет построено и реконструировано 210 тыс. километров дорог с повышенным удельным весом строительства усовершенствованных дорог. Автоперевозки увеличатся в 4,6 раза.

По решению партии и правительства уже в нынешнем году Наркомат среднего машиностроения начнет массовый выпуск малолитражных автомобилей. Транспорт нашей страны будет неустанно бороться за новые достижения и победы, памятуя, что в деле укрепления оборонной мощи нашей родины работа транспорта — важнейшее звено.

Наряду с ростом промышленности повышается и материальный, и культурный уровень народов СССР.



Военизированной военной автопробег в честь XVIII съезда ВКП(б) по маршруту Москва — Серпухов — Москва

Потребление трудящихся нашей страны возрастет в 1½—2 раза. Количество учащихся в вузах и техникумах дойдет до 650 тыс. человек, а в начальных и средних школах увеличится с 29,4 млн. человек до 40 с лишним миллионов человек.

«...Теперь дело идет не об уничтожении безработицы и ликвидации нищеты в деревне, — с этим мы уже справились полностью и навсегда. Теперь задача заключается в создании такого благосостояния и повышения культуры трудящихся, которые отвечают возросшим запросам советского народа, которые недостижимы для самых богатых стран капитализма и означают начало настоящего расцвета сил социализма, расцвета новой, социалистической культуры» (Из резолюции по докладу тов. Молотова).

Выполнение великого плана третьей пятилетки требует неумолимой энергии всего советского народа. Ответственная роль в выполнении этой славной задачи принадлежит советской интеллигенции. Теперь, когда окончательно укреплены твердые социализма, дело решают кадры, их коммунистическая сознательность. «Осуществление великих задач третьего пятилетнего плана настолько тесно связано с кровными интересами рабочих, крестьян и советской интеллигенции, что обеспечение его выполнения зависит, прежде всего, от нас — коммунистов и непартийных большевиков — руководителей, и особенно от нашего умения организовать труд и поднимать коммунистическое воспитание трудящихся. От всех нас, от руководителей и рядовых рабочих, служащих и колхозников, требуется, в первую голову, сознательное отношение к своим обязанностям, честный труд и помощь отстающим для того, чтобы третий пятилетний план победил, чтобы Советский Союз сделал новый гигантский шаг по пути к полному торжеству коммунизма». (Из резолюции по докладу тов. Молотова).

Третий пятилетний план — надежда всего передового человечества. Он будет осуществлен. Коммунизм выйдет победителем из исторической борьбы с гниющим, разлагающимся капитализмом. Миллионы трудящихся — рабочих, колхозников и интеллигенции берут в свои руки великое дело осуществление третьего пятилетнего плана. На заводах и фабриках, в колхозах и учреждениях развернулось мощное социа-



Ярославский автомобильный завод в подарок XVIII съезду ВКП(б) изготовил десять двухэтажных троллейбусов. На снимке (слева направо): электромонтеры — монтажники сквозной стахановской бригады, выполнявшие нормы до 200 проц.

Фото В. Храцева

листическое соревнование имени третьей пятилетки.

Мы помним о капиталистическом окружении. Мы знаем, что чем величественнее наши победы, тем сильнее ярость и бешенство врагов. Нужно неуклонно поднимать бдительность масс, систематически возоблачать и уничтожать троцкистско-бухаринское шпионское хвосты. Нужно неустанно крепить оборонную мощь СССР, улучшить работу Осоавиахима, которая может дать гораздо большие результаты. Охватить все фабрики и заводы, предприятия и учреждения, совхозы и колхозы оборонной работой — вот задача осовиахимовских организаций. Создание военных отделов при партийных организациях является порукой тому, что оборонная работа будет иметь еще больший размах.

«Не так далеко то время, когда Советский Союз сможет сказать уже другим: не отставай от СССР также и в экономическом отношении, если хочешь по всей линии и во всех отношениях стоять в передовых рядах человечества» (Молотов).

Мы пойдем по пути, указанному XVIII съездом партии. Под руководством ВКП(б), под руководством великого и мудрого вождя народов товарища Сталина догоним и перерогим в экономическом отношении передовые капиталистические страны. Мы победим!



Делегаты XVIII съезда ВКП(б) (слева направо): нарком среднего машиностроения И. Лихачев, заместитель наркома обороны СССР командарм 1-го ранга Г. Кулик, командарм 2-го ранга А. Локтионов, нарком военно-морского флота командарм 1-го ранга М. Фриновский

Фото Ф. Кривоша

Автомобильная ПРОМЫШЛЕННОСТЬ в третьей пятилетке



Начальник Главного управления
автомобильной промышленности С. П. ТИТОВ

Зр 1435 Н7

Вторая пятилетка была ознаменована в автомобильной промышленности, как и во всем народном хозяйстве СССР, большими производственными победами. Наша страна прочно стала на рельсы автомобильизации. Уже в 1936 г. по производству грузовых автомобилей СССР вышел на первое место в Европе и на второе в мире.

Только за один день 1937 г., последнего года второй пятилетки, наши автозаводы выпустили в полтора раза больше автомобилей, чем за весь 1927 г. Если в 1937 г. в СССР было выпущено 200 000 автомобилей, то в 1938 г. выпуск их составил 211 тысяч штук. За годы второй пятилетки производство автомобилей в СССР возросло более, чем в четыре раза. Автомобильный парк СССР насчитывает сейчас 700 тыс. ходовых машин.

Стахановцы, рабочие, командиры производства, инженерно-технические работники, весь коллектив автостроителей приняли к XVIII съезду ВКП(б) со славными боевыми историческими победами, одержанными за годы второй пятилетки под руководством партии Ленина—Сталина. Автомобильная промышленность являлась родиной стахановского дви-

жения в машиностроении. За годы, прошедшие со времени XVII съезда партии, автомобильная промышленность освоила производство нескольких новых типов автомобилей (М-1, ЗИС-101), прочно стала на рельсы бесперебойного поточно-массового выпуска машин.

Проведена огромная (правда, еще незаключенная) работа по реконструкции и расширению Московского и Горьковского автомобильных заводов. Объем этой работы характеризуется тем, что основной капитал Московского автозавода им. Сталина—стоимость станочного оборудования и шехов — увеличился со времени XVII съезда партии в 5,5 раза.

В 1934 г., когда провскондил XVII съезд ВКП(б), Московский автозавод им. Сталина выпускал в среднем 68 грузовиков в день, а Горьковский завод им. Молотова 104 грузовых и 55 легковых автомобилей. Легковые машины на ЗИС еще не изготовлялись, а ГАЗ выпускал несколько устаревшие маломощные фантоны — «газовки». Сейчас с конвейера ЗИС сходит ежедневно 219 грузовиков и 14 легковых мощных лимузинов, с конвейера ГАЗ — 418 грузовиков и 78 легковых автомобилей.

Автозавод им. Сталина ежедневно дает стране более, чем на 3 млн. рублей продукции, а Горьковский автозавод производит одних только запасных частей более, чем на 1 млн. 100 тысяч рублей в день.

Таков рост советской автомобильной промышленности за годы второй сталинской пятилетки.

Доля СССР в мировом производстве грузовых автомобилей (без США) составляет почти половину, причем средний тоннаж выпуска в 1937 и 1938 гг. (ранний 2,06 т) у нас выше, чем в США.

Третья сталинская пятилетка будет пятилеткой дальнейшего развития автотранспорта и, следовательно, автостроения.

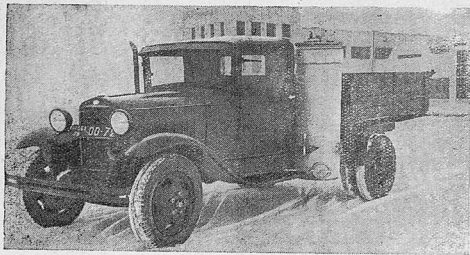
В резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу товарища Молотова, ука-

зано: «... Организовать регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям... Увеличить автоперевозки за пятилетку в 4,6 раза».

«Важнейшей задачей транспорта, — говорится в резолюции съезда, — является упорядочение планирования грузооборота с целью всемерного сокращения дальних железнодорожных перевозок, ликвидации встречных и нерациональных перевозок и дальнейшего повышения удельного веса водного и автотранспорта в грузообороте страны».

Дальнейшее увеличение удельного веса автомобильного транспорта в грузообороте страны будет обеспечено в третьей сталинской пятилетке еще более значительным ростом советского автостроения. В 1942 г., к концу третьей пятилетки, выпуск автомобилей должен составить 400 тысяч штук, т. е. превзойти выпуск 1937 г. вдвое. Значительно возрастут производственные мощности существующих автомобильных заводов и смелых производителей вступят в строй новые автооборочные заводы (Омский, Ростовский и др.).

В резолюции XVIII съезда по докладу товарища Молотова указано: «Заключить строительство Горьковского и Московского автозаводов. Построить завод малолитражных автомобилей, ряд новых автообороч-



Горьковский автозавод им. Молотова изготовил новую модель газогенераторного автомобиля ГАЗ-42 с переоборудованным двигателем М-1.

На снимке: экспериментальный образец грузовика ГАЗ-42

фото Г. Дичагина

ных заводов (в том числе на Дальнем Востоке) и развернуть строительство новых заводов грузовых автомашин в Сибири, а также ряда смежных предприятий автомобильности и авторемонтных баз.

Велик объем намеченных работ по расширению уже существующих заводов. На новое строительство и реконструкцию действующих цехов одного только автозавода им. Сталина намечено затратить около 400 млн. руб.

Растущие запросы народного хозяйства ставят перед автомобильностью все более сложные и крупные задачи в области создания новых типов автомобилей, коренной модернизации старых, улучшения их экономичности, динамики, эксплуатационных качеств, снижения их себестоимости.

Советский автомобиль должен быть лучшим в мире, он должен стоять на уровне новейших достижений современной техники. Путь к этому лежит, прежде всего, через дальнейшее улучшение проб организации и технологии производства, повышение квалификации кадров, внедрение технического новаторства в практику и производственный быт завода.

Техническое новаторство и обогнавший технический риск мы должны сделать методом работы инженерно-технических работников, — писали интеллигенты Горьковского автомобильного завода в своем обращении ко всем инженерам и техникам, ко всей интеллигенции Советского Союза.

«...решительное улучшение всей организации и технологии производства с широким внедрением новейших достижений науки и изобретений — необходимым, как указывается в резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу товарища Молотова, для решения основной экономической задачи СССР — догнать и перегнать также в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны Европы и США. Эта задача в автомобильной промышленности будет осуществляться в широких размерах. В тесные третьей пятилетки на автозаводах намечается внедрить наиболее совершенные технологические процессы: методы поверхностной закалки, литье ряда деталей вместо горячей штамповки, высокопроизводительные режимы резания, новые химико-термические методы обработки деталей, электронагрев, электроосалку, новые методы окраски автомобилей и т. д.

Значительно меняется конструктивная и внешняя физиономия всей гаммы типов легковых автомобилей. Коллектив автозавода им. Сталина ставит перед собой задачу — создать конструкцию и организовать производство нового легкового автомобиля, для чего уже в начале 1940 г. намечается построить первые образцы мощного лимузона, который будет отличаться от ЗИС-101 значительными конструктивными усовершенствованиями. Проектирование

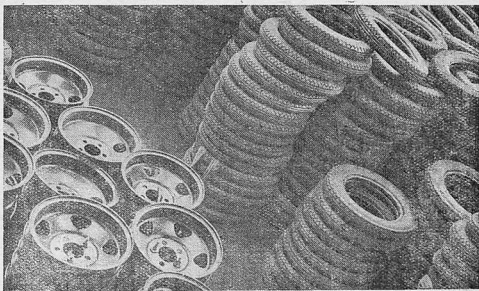


Ярославский автозавод с 1933 года приступил к выпуску двухъярусных троллейбусов. На снимке: новый троллейбус на Ленинградском шоссе (Москва)

Фото Л. Деревского

этого автомобиля должно быть в основном закончено в текущем году.

Новый легковой автомобиль среднего литража будет выпускать Горьковский автозавод им. Молотова. Это — фаятон ГАЗ-11-40, который обогрел руководители партии и правительства. Машина будет иметь восьмичильный шестицилиндровый двигатель, усовершенствованные тормоза, гидравлические амортизаторы, ключонный стартер и ряд других конструктивных улучшений. Она будет развивать скорость до 120 км/час. Массовый выпуск фаятона с шестицилиндровым двигателем начнется в 1940 г.



Один из складов, питающих большой конвейер Горьковского автозавода им. Молотова деталями, агрегатами, предметами снабжения

Фото Массовцев

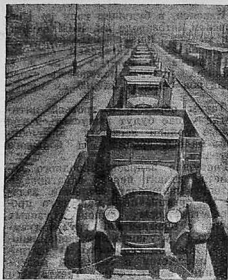
Накопая, в будущем году на Московском автозаводе им. КИМ начнется выпуск новых малолитражных автомобилей с двигателем, объемом 1,7 литра, мощностью в 30 л. с. Машина будет расходовать около 8 литров бензина на 100 км пробега.

Таким образом, в третьей пятилетке у нас будут выпускаться три новые модели легковых автомобилей: малого, среднего и большого литража.

Растущие запросы народного хозяйства ставят перед работниками автомобильности большие задачи по организации массового производства новых типов грузовых машин с повышенной грузоподъемностью, улучшенной экономичностью, высокой скоростью. В частности, нуждается в солидной модернизации конструкция трехтонного грузовика ЗИС-5, выпускаемого сейчас Московским автозаводом им. Сталина. На заводе в связи с этим идет усиленная подготовка к производству нового модернизированного грузовика ЗИС-15, который явится основным типом грузовика ЗИС в третьей пятилетке. На базе этой машины будут выпускаться целый ряд специализированных машин: тягач, вездеход, самосвал, трюсска, газогенераторный автомобиль.

Грузовик ЗИС-15 будет снабжен экономичным и мощным двигателем с улучшенной камерой сгорания и повышенной степенью сжатия. Он рассчитан на нагрузку до 5 т при езде по улучшенным дорогам и 3,5 тонны — по грунтовым дорогам.

На базе ЗИС-15 будет также выпускаться новый 40-местный автобус с кузовом вагонного типа. Нужда в такого рода автобусах, особенно в больших городах, вполне назрела. Об этом свидетельствует практика эксплуатации автобусов ЗИС-8, не удовлетворяющих возросших потребностей населения больших городов.



Грузовые автомобили отправляются по железным дорогам во все концы Советского Союза

Фото В. В. а ш

Много усовершенствований будет внесено также в конструкцию грузовика Горьковского автомобильного завода.

Важнейшей задачей ГАЗ'а сейчас является освоение производства пикапов (ГАЗ-11-41) этой незаменимой машины для колхозов, как сказала о ней товарищ Сталин во время осмотра машин в Кремле. Пикап ГАЗ-11-41 — полугрузовая машина с закрытой металлической кабиной и открытой металлической платформой. Он может перевозить до 400 кг груза или 6 пассажиров, не считая водителя и пассажира в кабине. Производство пикапов на Горьковском автозаводе в д.м. Алостова начнется уже в текущем году.

К важнейшим задачам советской автомобильной промышленности в третьей пятилетке относится освоение широкого производства газогенераторных автомобилей, работающих на различных видах твердого топлива. В резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу товарища Молотова указано: «перенести на газогенераторы все машины на лесозаготовках, а также значительную часть тракторного парка сельского хозяйства и автомобильного парка». Достаточно сказать, что уже в 1940 г. Московский и Горьковский автозаводы будут выпускать по 20 тысяч автомобилей, для чего в Омске и на территории НАТИ (Москва) будут построены газогенераторные цехи ГАЗ и ЗИС. В настоящее время выпускаются деревянные газогенераторные автомобили ЗИС-21 и ГАЗ-42. В третьей пятилетке конструкторам автомобильной промышленности предстоит большая работа по доведению до совершенных конструктивных форм и освоению газогенераторных машин, работающих на древесном угле, каменном угле, торфяных брикетах, брикетах из соломы и т. д. Работает конструкторский отдел и уже в производство — неотложное дело всей автомобильной промышленности.

Большой проблемой, требующей разрешения в третьей пятилетке, является развитие двигателя дизели в автотранспорте. Братья народа, подлые троцкистско-бухаринские диверсанты и вредители всеми силами старались автоматизировать решение этой важнейшей народно-хозяйственной задачи. Ликвидируя последствия вредительства, работники автозавода им. Сталина создали за последние годы удачную конструкцию дизель-мотора. Однако надо признать, что мы сделали пока крайне мало для того, чтобы решить задачу перевода части автотракторного парка на тяжелое жидкое топливо.

Дизель-мотор на автомобиле имеет ряд неоспоримых преимуществ. Перед своим бензиновым собратом. Он отличается от бензинового двигателя прежде всего рядом высоких технических и эксплуатационных показателей, из которых уже о том, что широкая дизелизация автотранспорта дала бы стране громадную экономию дорогостоящих легких сортов жидкого топлива.

В третьей пятилетке вопросы организации серийного выпуска грузовиков с дизель-моторами должны получить свое разрешение. Дизель-мотор Д-7, первые образцы которого уже построены на автозаводе им. Сталина, является, как показал испытание, удачной конструкцией, и в 1940 г. на ЗИС'е начнется серийное производство этих дизелей, предназначенных для нового грузовика. В течение третьей пятилетки часть грузовиков ЗИС-15 выйдут из ворот завода уже с дизель-моторами мощностью в 96 л. с. при 2200 об/мин.

Указанными выше проблемами далеко не исчерпывается круг задач автомобильной промышленности в третьей пятилетке. Предстоит еще решить проблему производства запасных частей, проблему создания

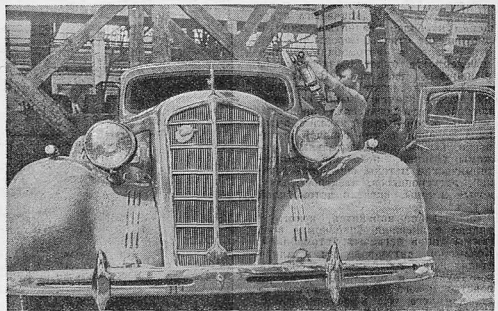
рыла специализированных заводов и расширения заводов — смежников, правильной организации ремонта выпускаемых автомобилей и т. д. И, наконец, с чрезвычайной остротой встает сейчас проблема подготовки кадров для автомобильной промышленности и для автотранспорта.

В резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу товарища Молотова говорится: «Генер, после окончательного укрепления политических и экономических позиций социалистического общества в СССР, решают дело кадры, освоение техники производства, решают дело советские культурные силы, возглавляющие массы трудящихся в их великой борьбе за полную победу коммунизма».

Съезд предложил предусмотреть в третьем пятилетнем плане развертывание широкой сети школ и курсов по подготовке и переподготовке квалифицированных рабочих и мастеров, социалистического труда, выпуск 1,4 миллиона техников разных специальностей и 600 тысяч специалистов с высшим образованием.

В плане этих больших работ найдет должное место и подготовка кадров для автомобильной промышленности. В частности, встает вопрос о создании в течение третьей пятилетки специального автотракторного института.

150-тысячная армия работников автомобильной промышленности уже не раз доказывала на деле, что она способна блестяще выполнять ответственнейшие задания партии и правительства. Нет сомнения, что под руководством партии Ленина — Сталина вдохновленные великим Сталиным автоработники с честью выполнят все больше задач, поставленные перед ними третьим пятилетним планом развития народного хозяйства СССР.



Шлифовка-лакировка автомобиля ЗИС-101 в кузовном цехе автозавода им. Сталина

Фото В. В. а ш

Мотолыжник, парашютист, летчик

И. ДОБРЕНКО, М. ДАШЕВСКИЙ

С ранних лет полюбил мотоцикл Александр Ермолаевич Сержантов. Еще будучи школьником, он с совершенством овладел искусством вождения. В его руках послушно вела себя и автомашина.

Добровольно вступив в ряды Красной Армии, Сержантов не удовлетворился мотоциклом и автомашиной. Его потянуло к авиационному мотору. По окончании военно-технической школы он получил звание авиамеханика.

Быстро растет авторитет молодого военного специалиста. С 1931 года Сержантов преподает эксплуатацию и теоретические предметы о двигателях в одной из военно-технических школ.

Однако практически летного дела Сержантов еще не знал. Толчком к его освоению послужил следующий случай: однажды, возвращаясь с практических занятий, Александр Ермолаевич увидел, как одна девушка села в планер, решительно взялась за рычаги управления и, стелаясь в воздухе от самолета, блестяще спланировала на место посадки.

Через короткое время Сержантов прекрасно летал на планере.

Вскоре он вновь соскучился по мотоциклу. В 1934 году Сержантов натолкнулся в Иркутске на диковинный трехколесный мотоцикл «Клипо». Эта машина соответствовала, пожалуй, названию страшных мифических одноглазых великанов, прислушавших Зевса. Над перелетной вилкой был установлен мотор, от которого шла цепь передачи к переднему колесу. На этом «первобытном» мотоцикле Сержантов занимался виртуозной ездой. Он обучал на нем 100 мотолюбителей, воспитал 8 инструкторов.

В 1936 году Александра Ермолаевича направляют в одесскую школу пилотов. Тогда же при его участии организуется одесский авиомотоклуб, в котором он руководит авиомотосекцией. Здесь Сержантов сочетает тренировку на мотоцикле с подготовкой новых кадров водителей, с экспериментальными работами над совершенствованием мотоциклетных моторов.

Результаты быстро сказались. В гоноке на 100 км на всеукраинском авиомотосоревновании в Москве в 1938 году Сержантов завоевывает на отечественной машине Л-300 второе место. На всеукраинских соревнованиях в 1937 г. его машина опережает хваленые скоростные «Портоны

и «Индяны». Сержантов выходит на первое место.

В феврале 1938 года Сержантов участвует в военном авиомотосоревновании, посвященном 20-летию Красной Армии. На одном из сложнейших этапов кросса лопнула цепь передачи. Нужно было глубже посадить заднее колесо. Однако, авария не остановила славного мотоциклиста. Быстро и ловко исправив повреждение, он выигрывает кросс с огромным преимуществом.

К каждому соревнованию Сержантов готовится по-особому. На всеукраинских соревнованиях в августе 1938 года он выступает на ТИЗ'е. Творческое чутье подсказало ему идею изменить расположение клапанов — вместо боковых установить продольные. Это, по его мысли, должно увеличить быстроту и степень сжатия и мощность мотора.

Модернизированный ТИЗ Сержантова на старте. Ему, как рекордсмену СССР по моторспорту 1937 года, предоставлена честь открыть соревнования. Победа — за ним.

Не повезло Сержантову лишь в гоноке на 100 километров. Он был вынужден заменить модернизированный мотор обыкновенным, ибо на километровке с хода у него перестал клапан. Из-за плохой регулировки карбюратора новый мотор загорелся.

На вынужденной остановке его обошли несколько конкурентов. Первые классные места были потеряны. Но отличнейший спортемен Сержантов знал, что его время придет затчею при общем подсчете времени одесской команды. Это сознание влило в него новые силы и энергию. Быстро погасил он огонь и дал полный газ. Через несколько минут по черненькой от копоти машине, словно метеор, прилетела к финишу шестой из десяти, показав неплохие результаты. Это сохранило за одесской командой первенство и приз Совнаркома Украины.

На каждого соревнования Сержантов черпает все новые и новые идеи для повышения скоростей.

В 1938 году — всеукраинское авиомотосоревнование. Сержантова захватывает идея представить на этих соревнованиях одесскую команду молодым гошниками.

Отечественную заботу проявляет Сержантов к своим питомцам. Он оповещает их по все премудрости мотора, смеси, неполадки машины, вместе с ними выезжает на трени-



Александр Ермолаевич Сержантов
Фото В. Тукьяла

ровку и обучает их искусству посадки, освоению больших скоростей.

С увеличением передает Сержантов свои знания и молодым кадрам авиации. Он преподает теорию мотора. Недавно его группа сдавала зачеты государственной комиссии. Все его ученики получили высокие оценки.

Этой же комиссией в свое время сдавал зачеты и сам Сержантов. Он быстро изучил скоростной истребитель, ему присвоено звание летчика-инструктора. Сейчас тов. Сержантов — старший лейтенант.

Летной практике Александр Ермолаевич уделяет много времени. Он выжимает из своего истребителя предельные скорости. За отличные показатели в боевой и политической подготовке его занесли на доску почета.

Тов. Сержантов — активный коммунист; он руководит школой комсомольского просвещения, серьезно изучает историю ВКП(б), труды классиков марксизма.

Автомотоспортемен, звание 2-й ступени ТГО, парашютист, пилот, гимнаст, водный спортсмен — такой Александр Ермолаевич Сержантов, передовой боец и большевик, готовый в любую минуту нанести врагу сокрушительный удар в воздухе, на суше и на море.

ДВИЖЕНИЕ АВТОКОЛОНН

Майор М. СРЕДНЕВ

Каждой автомобильной перевозке должна предшествовать подготовительная работа. К подготовительным мероприятиям для успешного осуществления автоперевозок относятся: разведка дорог, погрузочных и разгрузочных площадок и мест для остановок; подготовка дорог для движения (исправление мостов, засыпка ям); организация службы регулировки пути, замыкания, противозащитной, химической и противотанковой обороны; организация питания машин в пути и восстановления вышедших из строя; осмотр автомашин и приведение их в боевую готовность.

При отсутствии разведки дорог автоколонна может неожиданно встретить на своем пути непреодолимые или труднопреодолимые препятствия (разрушенные мосты, болота), которые задержат ее и помешают своевременно выполнить боевую задачу.

Вместе с разведкой дорог обычно высылают саперов и регулировщиков для производства работ по улучшению дорог, укреплению мостов и проведению маршрута.

Разведка пути, обнаружив неисправные участки дорог, находит объезды пути, а также определяет, какое количество материала требуется для исправления дороги. Направление объездного пути отмечают вежами, а на дороге устанавливают указатели или несколько регулировщиков.

Для движения выбирается по возможности лучшая дорога, хотя бы и более длинная. Короткий, но плохой путь приводит обычно к большей затрате времени.

В условиях опасности нападения воздушного противника выбираются дороги, проходящие преимущественно по местности, укрытой от наблюдения с воздуха, например, по опушкам лесов, кустарнику и т. п. (рис. 1).

Особое внимание при разведке пути уделяют мостам и в случае необходимости производят работы по усилению и исправлению мостов.

Служба регулировки на выбранном пути (маршруте) устанавливает указатели направления движения, маяки и посты регулировки. Маяки — это отдельные регулировщики с флажками, указывающие направление движения своим машинам и закрывающие движение для посторонних машин и повозок (рис. 2). Пост регулировки состоит из нескольких человек (2—3), ставится в наиболее ответственных местах и имеет дополнительные задачи: вытягивание машин в походную колонну, расположение подразделений в местах стоянок, пропуск машин через теснины (брод, мост, гать, перевал через железную дорогу и т. п.) или большие населенные пункты.

Для прохода автоколонны через труднопроходимый район, особенно в ночное время, назначаются проводники на мотоциклах и автомобилях.

Служба регулировки обеспечивает наиболее быстрое передвижение автоколонны и гарантирует от отклонения с намеченного пути отдельных машин и целых подразделений. Водители машин должны беспрекословно подчиняться всем сигналам и распоряжениям регулировщиков.

Одновременно с разведкой дорог производится разведка районов погрузки войск или грузов на автомашины и разгрузки в конечном пункте автоперевозки.

Все эти работы должны производиться так, чтобы по возможности скрыть от противника подготовку автоперевозки. Погрузку и разгрузку грузов следует производить преимущественно под прикрытием ночной темноты.

Работы погрузки и выгрузки наряду с тщательной маскировкой обеспечиваются от нападения воздушного противника зенитными средствами (артиллерией, пулеметами), а при проведении крупной автоперевозки — истребительной авиацией и крупным охранением от наземного противника.

Если автоперевозка производится в условиях опасности встречи с наземным противником и при отсутствии специальных войск, охраняющих дороги, принимаются меры к охранению автоколонны во время движения. Охранение возлагается на специально выделенные для этой цели подразделения пехоты на автомобилях, усиленные станковыми пулеметами и пушками. Часто охранение автоколонны осуществляется бронеавтомобилями, а в отдельных случаях танками (рис. 3).

Задача охранения заключается в том, чтобы предотвратить неожиданное нападение наземного и воздушного противника и в случае столкновения с противником обеспечить своим войскам время, необходимое для того, чтобы занять положение, соответствующее обстановке.

Автоколонна — это определенное количество автомобилей, выполняющих одну боевую задачу и следующих по одной дороге. Обычно автоколонна состоит из автомашин, входящих в состав одной войсковой части или подразделения этой части (автомобильного батальона, роты и т. п.), и составляется из нескольких десятков, а иногда и сотен машин одного и того же типа и марки (например, ГАЗ-АА, ЗИС-5, ИГ-4). Это дает возможность всем машинам колонны держать одну и ту же скорость, а также упрощает организацию ремонта в пути и сокращает запас частей и инструмента, возимых для полевого ремонта в походных автомастерских.

Если автоколонна состоит из большого количества машин, то для облегчения управления она подразделяется на эшелоны (группы). Во главе эшелона стоит начальник, обычно являющийся командиром автомобильного подразделения (авторын, взвод).

Для движения автоколонны устанавливаются дистанции между ма-

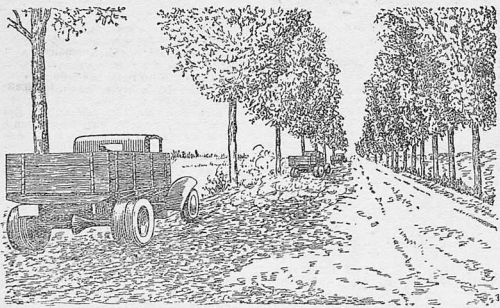


Рис. 1. Автоколонна на увеличенных дистанциях использует тени деревьев на левой стороне дороги, чтобы скрыть свое движение от авиации противника

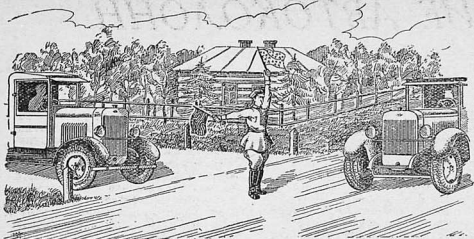


Рис. 2. Регулирование (маяк) на перекрестке. Закрыв постороннее движение, он указывает красным флагом путь автоколонны

пиннами и эшелонами, т. е. расстояние от задней части впереди идущей машины до передней части машины, идущей сзади. Дистанция зависит от скорости движения колонны, состояния дорог (пыль, наличие препятствий) и условий видимости (ночь, туман). Нормальные дистанции между машинами в автоколонне установлены в 25—50 м (ПТУ—36, § 350).

Дистанции включают в себя так называемый тормозной путь, т. е. путь, проходимый автомобилем до начала торможения до полной остановки и кроме того дополнительное расстояние, учитываемое, как момента остановки впереди идущей машины может пройти еще некоторое время, пока водитель сзади идущего автомобиля начнет торможение и что после остановки между машинами должна сохраниться дистанция в 3—5 м. В отдельных случаях могут применяться сокращенные дистанции (при движении с повышенной скоростью), однако они не должны быть меньше 10—15 м.

Увеличение дистанции до 50—100 м может происходить при движении с повышенной скоростью, например, по австралийским (автоматострадам) или хорватским шоссе при опасности нападения воздушного противника, а также при движении по пыльной и скользкой дороге. Однако, чрезмерно большие дистанции между машинами затрудняют управление колонной и слишком увеличивают ее растяжку. Так, например, при дистанции между машинами в 100 м, колонна автомобилей, состоящая из 60 машин, растянется не менее чем на 6 км. В этом случае при скорости движения в 15 км в час последняя машина прибудет к месту назначения через 24 минуты после головной машины. Поэтому такие большие дистанции между машинами применяются только в случаях крайней необходимости.

Дистанции между машинами назначаются перед началом движения начальником колонны или эшелона и должны быть известны каждому водителю.

Кроме дистанции между машинами начальник колонны устанавливает дистанции между эшелонами, которые должны быть от 3 до 5 км (ПТУ—36, § 350).

Автоколонна движется с определенной назначенной ей скоростью. Нормальная скорость автоколонны по обычным дорогам днем — 15—25 км в час. Скорость может снижаться в начале движения (во время вытягивания колонны), ночью, в туман и на плохой дороге, и увеличиваться при движении по австралийским и хорватским шоссе с односторонним движением и, как показал опыт автоперевозок в Испании, она может доходить до 40—50 км в час. Движение на таких больших скоростях требует очень высокой квалификации водителей и наличия достаточного опыта в вождении автомашин в колонне.

Скорость и направление движения колонны определяет головная машина, а также сигналы, подаваемые флажками. Флажки передают команды: уменьшить или увеличить дистанцию между машинами, стой, газы, авиация и т. п.

Обычно для управления колонной употребляются желтый и красный флажки, а ночью фонари с цветными стеклами. Для каждой команды употребляется определенное положение одного или двух флажков (рис. 4).

Водитель должен знать все уста-

новленные сигналы. На машине должны быть флажки и один человек, выделенный для наблюдения за сигналами и для повторения принятого сигнала. Сигналы передаются от головы колонны к хвосту, а иногда от хвоста или середины колонны к голове, чтобы передать начальнику сообщение о разрыве колонны или других происшествиях, а также сигнал «авиация» в случае появления самолетов противника с тыла. Связь от хвоста к голове и обратно поддерживается кроме сигналов связными мотостанциями, которые передают донесения, приказы и распоряжения по колонне.

Автомобильная колонна начинает движение с вытягивания, состоящего в том, что машины по очереди трогаются с места и выстраиваются в походную колонну. Вытягивание — очень важная операция, в результате которой все машины должны занять назначенное место на установленной дистанции друг от друга.

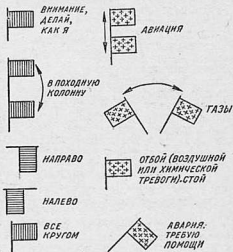


Рис. 4. Сигналы для управления автоколонной в движении. Штрихами обозначен желтый цвет флага, крестиками — красный цвет флага

Для правильного вытягивания водитель должен тронуться с места в порядке очередного номера своей машины, и, взяв сначала несколько сокращенную дистанцию, довести ее на первых 50—100 м пути до установленной (рис. 5).

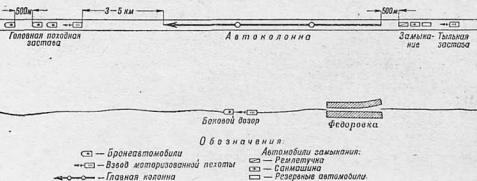


Рис. 3. Схема движения и охраны автоколонны

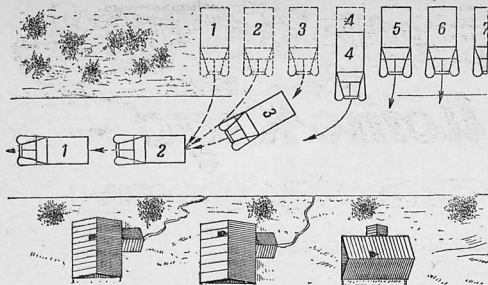


Рис. 5. Схема выпягивания автоколонны

При необходимости срочно остановить машину, движущуюся в колонне (техническая неисправность, авария и т. п.), водитель должен продвинуть машину в правую или, если это невозможно, в левую сторону дороги, чтобы дать проезд сади идущим машинам и принять меры к быстрому устранению неисправности.

Для технической помощи машинам, выходящим из строя, назначается «замыкающие». Замыкающие состоят из командира, замыкающего колонну и имеющего в своем распоряжении ремонтные летучки (легкие автомастерские), санитарную машину для оказания первой помощи и средства связи. Обнаружив неисправную машину, начальник службы замыкания подъезжает к ней, устанавливает причину остановки, если нужно, производит технический осмотр и отдает распоряжение о помощи в ремонте или буксировке машины с помощью трактора или автомобиль-тягача на ближайший сборный пункт аварийных машин (СПАМ). Если машина, вышедшая из строя, остановилась так, что загородила движение по дороге, ее в первую очередь оттачивают в сторону. Сведения об оставших и вышедших из строя машинах начальник службы замыкания передает начальнику колонны.

После устранения неисправности, оставшая машина догоняет колонну и становится в хвост. Обгон машин во время движения не разрешается и может производиться только на остановке с разрешения командира.

Задача водителя состоит в том, чтобы отлично подготовить машину перед маршем и, соблюдая в движении дисциплину марша (скорость, дистанцию, сигналы), не допустить ни одной вынужденной остановки, поломки, аварии, а также утери перевозимого имущества.

При автоперевозке в пути через каждые 2 часа назначаются остановки движения на 10—25 минут. Эти остановки делаются с целью технического осмотра машин, проверки крепления перевозимых грузов, отдыха водителей и подтягивания хвостов эшелона. При движении на расстоянии более 120—150 км, помимо кратковременных остановок назначается большой привал на 2—2½ часа. Во время большого привала производится более подробный технический осмотр машин, дозаправка их горюче-смазочными материалами и водой. Лучший состав использует большой привал также для отдыха и принятия пищи (завтрак, обед, ужин).

На малых остановках машины

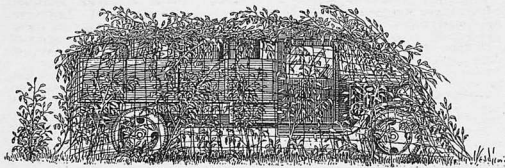


Рис. 7. Автомобиль покрытый маскировочной сетью и ветвями деревьев

остаются в колоннах, маскируясь по возможности под те же деревья.

На длительной остановке (большой привал) водитель должен выбрать для своей машины укрытое место на дистанции в 80—50 м от соседних машин и принять меры к ее маскировке. Кроме этого водитель должен быстро произвести осмотр материальной части и о результатах доложить своему командиру (авзодо). Обнаруженные неисправности должны быть немедленно устранены.

На стоянке машины устанавливаются так, чтобы была возможность быстро выехать перелом в сторону дальнейшего движения (рис. 6).

В целях маскировки автомобили устанавливаются обычно в тени деревьев, домов и т. п., чтобы затруднить видимость их с воздуха. На больших привалах применяются дополнительные меры маскировки, состоящие в том, что водитель покрывает машину подручным материалом (ветвями деревьев, соломой и т. п.), чтобы она не выделялась на фоне местности (рис. 7). Как правило, стоянки и большие привалы автоколонны делаются в лесах.

В целях скрытия автоперевозки войск от противника, передвижение машин в боевой обстановке будет чаще всего производиться ночью с потушенными или затемненными фарами. При этом скорость движения снижается до 12—15 км в час, а дистанция между машинами сокращается до 15 м.

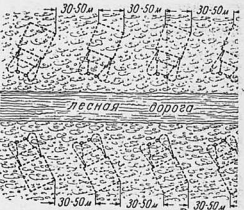


Рис. 6. На большом привале. Автоколонна расположилась замаскированно в лесу

Водитель в этих условиях выдерживает дистанцию отпереди идущей машины по свету в заднем сигнальном фонаре, который должен иметь защитный козырек, или по задней части кузова, где белой краской наносится выделяющийся на защитном фоне круг или квадрат.

На остановках соблюдается строгая дисциплина. Ночью не разрешается курить на открытом месте, громко разговаривать, употреблять звуковые сигналы и т. п.; днем все машины и люди располагаются укрыто, всякое движение машин прекращается, по релача приказов и команд производится пешими посылными.



КРЕПОСТЬ ОБОРОНЫ

Заслуженный летчик СССР, орденосец Я. МОИСЕЕВ

Уже в 60 городах нашего Союза организованы авто-мотоклубы. Почти во всех добровольных спортивных обществах развита сеть учебных пунктов. Крупнейшие добровольные общества («Спартак», «Динамо», «Крылья советов», «Зенит» и др.) наладили учебную и спортивную работу.

Первенство СССР по мотоспорту из года в год привлекает все больше молодежи. Свыше 200 лучших спортсменов выступало на Всесоюзных соревнованиях 1938 г.

На первенстве СССР 1936 г. только 30-40% мотоциклистов производило на машинах советского производства. На первенстве 1938 г. все без исключения спортсмены защищали честь своих городов и обществ на отечественных мотоциклах. Спортивные результаты прошлого года первенства значительно выше предыдущих. Скорость наших мотоциклистов неуклонно растет. Конструкторская мысль молодых спортсменов дала заметные результаты. Достаточно вспомнить удачные опыты Шумилкина, Кривошеина, Кучеренко и др.

Успехи были бы еще больше, если бы наши руководители, в первую очередь Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта и Центральный авто-мотоклуб, быстрее и решительнее ликвидировали последствия вражеской работы. Враги немало напустили на участки автоспорта. Они нагло орудовали в Центральном авто-мотоклубе. Кто только ни посылал начальником этого ведущего штаба автоспорта! Отъявленные жулики и проходимцы, растратчики государственных средств, головоулы, болтуны и бездельники, люди, ничего общего не имеющие с автоспортом, не любящие и не понимающие его огромного обобщенного значения, назначались на ведущую работу в клубе и всячески поддерживались бывшим руководством Всесоюзного комитета.

Вместо того, чтобы показать образцы работы привлечь широкую актив, организовать строительство скоростных автомобилей и мотоциклов, стать рассадником технической и спортивной мысли, Централь-



ный авто-мотоклуб плелся в хвосте, отставал от многих провинциальных клубов. В лучшем случае он являлся малооперативной «контророй» по организации гонок и кроссов.

Лучшие люди ушли из Центрального клуба. Неудитное, холодное помещение, грязь, беспорядочность, полное игнорирование запросов спортсменов — оттолкнули от клуба энтузиастов автоспорта.

В решении ЦИК СССР 1935 года о ликвидации Автотора указывалось на необходимость значительного расширения общественных форм по усвоению управления автомобилем, по внедрению и развитию культуры автомобилизма среди широких трудящихся масс.

Нашел ли Центральный авто-мотоклуб эти общественные формы работы? Нет, не нашел!

Лучше всего это подтверждает тот, что чиновники из Всесоюзного комитета и клуба решили обходиться без членов клуба.

Начальник клуба отчитывается только перед председателем Все-

союзного комитета; клубному активу и общественности незачем интересоваться работой начальника клуба — говорил горе-руководитель.

При начальнике клуба должна быть совет, назначаемый вышестоящей организацией. Члены совета имеют право совещательного голоса, — говорили головоулы, пытавшиеся подменить общественное руководство грубым администрированием.

Естественно, что первое же собрание актива столичных авто-мотоспортсменов подвергло резкой, уничтожающей критике все эти возмутительные извращения.

Необходимо перестроить работу Центрального авто-мотоклуба. Надо немедленно оформить членство в клубе. Оперативная деятельность должна быть сосредоточена в общественных секциях клуба (оборонной, спортивной, конструкторской и др.). Аппаратные работники, подменявшие общественность, должны быть лишь проводниками ее решений и указаний.

Всей работой Центрального авто-мотоклуба должно руководить правление, избираемое членами клуба. Освобожденный член правления должен являться начальником клуба.

Учебную работу (подготовку любителей, тренеров и организаторов автоспорта) должен вести специальный учебный комитет, являющийся неотъемлемой (хозрасчетной) частью клуба и руководимый правлением.

Создав крепкий, работоспособный актив, смело выдвигая молодых, энергичных товарищей, Центральный авто-мотоклуб выйдет на широкую дорогу, станет крупнейшей обороно-спортивной организацией, подлинной крепостью обороны.

Громадные средства и внимание, уделяемые правительством делу развития автоспорта и массовой подготовке авто-мотолюбителей, значительная материальная база Центрального авто-мотоклуба, большое количество отличных конструкторов и спортсменов — залог успешной работы.

Необходимо немедленно взяться за дело. Довольно слов и деклараций!

Б. АБРАМОВ

Химкинский речной вокзал. На правый оброчных видов спорта спешат тысячи москвичей. Тут и молодые допризывники, и знатные люди страны — орденосцы и стажеровцы, военные и учащиеся.

На судейском столе, под яркими знаменами спортивных обществ Москвы — огромная ваза. Многоцветная роспись покрывает тонкий фарфор. Искусная рука художника с любовью начертала дорожку, знакомое всем лицо народного героя, великого летчика нашего времени — Валерия Павловича Чкалова.

Эта ваза — приз московского мотокросса, проводимого в честь XXI годовщины Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота.

Крупнейшее всенародное соревнование Для оброчных видов спорта носит имя товарища Чкалова, советского патриота, отдавшего свои силы, знания и жизнь делу укрепления обороноспособности нашей великой матери-родины.

* * *

Спортсмены собираются залогом до начала кросса. Группами и в одиночку они подходят к судейскому столу. Внимательно всматриваются в знаковые любимые карты, изображенные на фарфоре, черты того, кто был их товарищем и другом, кто был руководителем и организатором мотоспорта.

Многие лично были знакомы с Валерием Павловичем. Многим он сказал поддержку и помощь, дал советы и указания. Вспоминают встречи с тов. Чкаловым. Ровно год назад Валерий Павлович впервые был главным судьей мотосоревнования в г. Горьком.

— Просту участников кросса занять места у машины, — раздается из радиопура.

Гонщики торопливо направляются к своим машинам.

Сегодняшнее соревнование необычно. Мало показать высшую скорость. Вперед — три километра пути, которые необходимо преодолеть в противогазе. Вперед — окоп «противника», который надо метко поразить гранатами.

Выиграть командное первенство нелегко. Время команды, состоящей из пяти человек, фиксируется по финишному часу четвертым. Это обязывает гонщиков все дистанцию держаться кучно — патрулем. Окоп «противника» — тоже серьезное испытание. Каждая не попавшая в окоп граната увеличивает время команды на три минуты.



Необачен и состав участников кросса. Многие общества впервые прислали своих представителей на такое ответственное соревнование. Наряду с орденосными обществами «Динамо» и «Спартак», командами Народного комиссариата обороны и Военной академии моторизации и механизации, обществами «Старт», «Торпедо», «Зенит», «Снайпер», на старте выстроились молодые спортсмены обществ «Красная роза», «Скиф», «Строитель», «Рот Фронт», «Родина», «Монолит», «Коммунар», «Самолет», «Крылья советов» и др.

Молодые участники, впервые выступающие в большом соревновании, явно волнуются. Стартовать вместе с признанными мастерами, — большая, но трудная задача. Все же молодежь полна спортивного азарта и решимости.

— А вдруг... — мелькает у каждого заборная мысль, — ведь в мастера когда-то были новичками.

Каждый помнит и хочет повторить замечательный спортивный дебют ижевца Соковикова, разбившего наголову в ирвинловском мотокроссе всех «корифеев».

У микрофона — главный судья соревнования, Герой Советского Союза комдив тов. Хользунов.

Приняв участие многочисленных участников соревнования, тов. Хользунов говорит о том, как партия и правительство заботится о развитии физкультуры и спорта, об обороне страны.

— Ура, в честь товарища Сталина — заканчивает свою речь главный судья соревнования.

— Ура! — дружно проносится по рядам мотоспортсменов и зрителей.

* * *

Моторы заведены. Команда гонщиков старшего общества «Старт» открывает соревнования. Спортсмены налетают противгазы.

— Внимание! Марш!

Стараясь держаться вместе, гонщики все же развивают большую скорость. Всем хочется сразу же, с места увеличить просвет, «оторваться». Гладкий лед Химкинского водохранилища не страшен. Сквозь покрывки мотоциклов выступают надежные стальные шины конструкции Н. Закревского.

Одна за другой команды срываются с места. 5—10 секунд — и стройный шпиль речного вокзала остается далеко позади. Вперед — подъемы и спуски, обледеневшие дороги, засеянные поля, острая спортивная борьба.

На старте — первая команда орденосного общества «Динамо». Рекордсмен СССР Сергей Бучин, его брат, молодой способный спортсмен, Александр, заслуженный мастер спорта П. Засветлянов, опытный спортсмен И. Литус — надежная команда!

Гонщики «Динамо» еще не скрылись из виду, а старт берет команда общества «Снайпер». Тут опять широко известные имена: братья А. и В. Кулаковы — рекордсмены страны, И. Кривошеев — неоднократный чемпион и победитель многих крупных соревнований.

По жребию спартаковцам следовало стартовать пятыми, но к моменту пуска их команда оказалась непоготовленной. Поэтому Е. Грингаут, П. Гусakov, А. Красовский, М. Громыхалин, Л. Симозов уходят последними.

— Вот это состав! Стартуют последними, финишировать будут первыми, — предсказывают затоки.

— Ну, это еще посмотрим. «Динамо»-то забыли?

— Что вы все «Спартак», «Динамо», «Динамо». «Спартак»? Это вам не футбол, не мячик ногами гонять. «Старт» выиграл. Стартовцы 20 лет на мотоцикле сляты, — раздается безапелляционный голос.

— Да вы «Старт» хоть тридцать лет сляты будет, а ему далеко до «Металлиста», «Металлист» и выиграл, больше никому. Не смотрите, что молодые!

Появление гонщиков, заканчивающих первый круг (25 км), прерывает разгорающийся спор. Большие бегом направляются к месту метания гранаты.

Рекоз автомоява, гонщик соскакивает с седла. Олну за другой он бросает обе гранаты в окоп. Голу-

бой флажок судьи отмечает попадание. Однако гранаты ложатся плохо. Сказывается отсутствие специальных занятий и тренировки. Это снижает результаты многих команд.

Первый круг заканчивает команда «Динамо». Пять раз поднимается голубой флажок судьи. Лучшие результаты у «старичка» Савостьянова и Литуса.

На линии огня — спартаковцы. Обе гранаты Громыхалина не долетают до окопа. Также неудачны броски Красовского. Грингаут попадает в окоп только одной гранатой. Несколько поправляет дела команды Симонов, отлично метнувший обе гранаты.

Пятью неумелыми бросками команда «Спартак» проиграла 15 минут. Главный опасный конкурент ее в команде «Динамо» на метании гранаты потеряла 9 минут. Динамовцы вступили во второй круг трудного кросса, добившись преимуществ в 6 минут. Надо горючиться! Ведь итти осталось всего 25 километров. А тут еще неудачи преследуют капитана команды Гусакова. То и дело ему приходится на ходу налаживать свою машину. Четверка спартаковцев покидает своего капитана, усливаясь темп гонки.

Первый круг пройден всеми командами.

В ожидании финиша зрители не скучали. На ледяном поле водохранилища был разыгран матч в футбол.

Всеобщее внимание привлекло выступление студентов орденского Института физической культуры имени Сталина.

Покрытый белым маскировочным чехлом, мотоцикл быстро мчит по снегу. На бусевре за мотоциклом в маскировочных халатах скользят бойцы-лыжники. Медицинская сестра подбирает и увозит на мотоцикле «раненого». Вот мотоцикл бук-



Одна за другой летят гранаты в окопы «неприятеля». Голубой флажок судьи отмечает попадание

Фото В. Довгалео

сриует дегазационную установку. Молодые спортсмены демонстрируют свое мастерство, боевую подготовку.

Неожиданно быстро для зрителей, увлеченных интересным зрелищем, черту финиша пролетают мотоциклисты, первыми закончившие 50-километровый кросс. Это — локомотивы. Но поздравлять их еще рано. Фавориты «Динамо», «Спартак» и «Снайпера» ушли со старта много позднее. Пока неизвестно, с каким временем они закончат кросс.

Волнение зрителей нарастает. В судейский автобус то и дело протискиваются пробившиеся через cordоны зрители и умоляющими голосами просят сообщить время заканчивающих гонку.

У судьи на финише много работы. Один за другим прибывают гонщики. Большинство команд, тактически правильно проведя гонку, приходят к финишу кучно. Спортсмены «Динамо» и «Спартак» финишируют «четверками», в каждой команде один спортсмен «застрял» на дистанции. «Четверки» приходят почти без интервалов.

Начинается подсчет минут и секунд, проверка штрафных очков и контрольных листов.

Лучшее время показали гонщики общества «Спартак» (2 часа 05 мин. 55 сек.). Они не только отыграли потерянные на гранатометании 6 минут, но значительно увеличили просвет между собой и «Динамо». На втором месте — динамовцы (2 часа 11 мин. 08 сек.), на третьем — «Локомотив» (2 часа 14 мин. 47 сек.).

В кроссе приняло участие 11 мотоциклистов. Для них дистанция кросса состояла из одного круга (25 километров). Два километра они шли в противогазах, перед финишем метали гранаты.

Еще раз подтвердила свой высокий спортивный класс Анна Мешалова («Снайпер»). Она заслуженно завоевала первое место, пройдя дистанцию в 1 час 12 мин. 31 сек.

На втором месте, проигравшая ей всего 1 минуту, молодая спортсменка И. Озolina («Скиф»). Третье место осталось за Ириной Владимировой («Красная роза»). Ее время 1 час 25 мин. 02 сек.

Московский комитет физкультуры и спорта не справился с организационными трудностями большого сборного кросса. Проведение соревнования не отличалось четкостью и строгостью. Многие участники выступали без предусмотренных правилами предохранительных шлемов. Соревнование началось с большим опозданием.



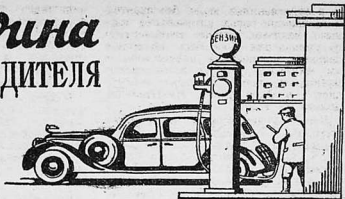
В «заряженной зоне» спортсмена постигла неудача. Его машина сошла с мостика и попала в битый лед

Фото В. Довгалео

Экономия бензина

— ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА ВОДИТЕЛЯ

Г. ГОРДЕЕВ, А. ПОНИЗОВКИН



Проблема экономии бензина в связи с колоссальным ростом нашего автомобильного парка становится с каждым днем все более актуальной.

В нашей печати этому вопросу уделяется много внимания, но освещается он несколько односторонне.

Многие считают, что перерасход бензина зависит исключительно от низкого качества карбюраторов и топлива. Однако это не совсем так. На всех марках отечественных автомобилей при стандартных карбюраторах и заводских регуляторах можно не только укладываться в существующие эксплуатационные нормы расхода бензина, но и давать некоторую экономию. Это убедительно доказывает опыт работы многих тысяч стахановцев автотранспорта, опыт работы отдельных хорошо организованных автохозяйств.

Но большинство автобаз имеет все же перерасход бензина, выражающийся иногда в тысячах литров в месяц. В чем дело? А в том, что кроме указанных выше причин, сами водители уделяют мало внимания машине, ее техническому состоянию, качеству вождения и учету расхода бензина.

Какие же требования необходимо предъявлять к автомобилю и его водителю с точки зрения экономии бензина?

Основными дефектами двигателя, влияющими на перерасход бензина, являются износ поршневой группы, как многие думают, а состояние элементов зажигания, карбюратора и газораспределения.

Установка момента зажигания играет большую роль в расходе топлива. Приведем такой пример: при работе двигателя на одном и том же числе оборотов (1600) в результате увеличения угла опережения зажигания с 0° до 25° расход топлива на 1 л. с. в час уменьшается на 20—23%, однако при дальнейшем увеличении угла опережения зажигания удельный расход топлива начинает снова возрастать.

Это говорит о том, что водитель должен очень внимательно следить за установкой зажигания и правильно пользоваться опережением зажигания на тех автомобилях, где имеется ручная регуляция.

Зазор между контактами прерывателя также играет немаловажную роль в расходе топлива, так как при неправильном зазоре мощность искры резко уменьшается, что снижает мощность двигателя и следовательно увеличивает расход топлива. То же самое происходит при переборах в работе хотя бы одной свечи. Многие водители, не учитывая этого, ездят с неработающими одной или даже несколькими свечами, значительно перерасходуя бензин.

В 1-й автобазе Мосавтотреста, где со свечами дело обстоит очень плохо, один из регуляторов предлога для рассверливания корпусов свечей для уменьшения зазора свечей маслом. Проведение этого предложения, по словам работников базы, дало очень высокий эффект: машины, перерасходившие до постановки этих свечей 10—15% горючего, стали экономить до 5% от нормы без изменения регуляторов карбюратора.

Это можно объяснить только тем, что до этого автомашинки из-за отсутствия запасных свечей эксплуатировались на неисправных свечах, работали зачастую на пяти и даже на четырех пятачках, а при постановке переделанных, исправных свечей, стали работать нормально.

Несколько слов о техническом со-

стоянии ходовой части автомобиля. В какой мере влияют технические состояние автомобиля на расход бензина?

Затянутые тормоза, перетянутые подшипники передних и задних колес, неправильный сход и развал колес резко увеличивают сопротивление качению автомобиля, ухудшают накат, что безусловно приводит к увеличению расхода бензина.

Очень немалое внимание уделяют должное внимание температурному режиму работы двигателя, т. е. иными словами не следят за температурой охлаждающей воды в двигателе.

О цели определения влияния температурного режима двигателя на расход бензина Институт городского транспорта при транспортном управлении Моссовета провел специальные испытания автомобиля М-1 с утепленным чехлом на радиаторе и без чехла.

Во время испытаний температура наружного воздуха колебалась в пределах от $+2$ до $+4^\circ\text{C}$. Температура охлаждающей воды двигателя при езде без утепленного чехла составляла 45—50°, а при езде с чехлом 70—75°, т. е. в последнем случае соответствовала наиболее экономичной работе двигателя.

В результате этих испытаний, проводившихся в городе по Садовому кольцу и повторившихся несколько раз в день, получены следующие данные: расход бензина при езде без утепленного чехла был на 12—14% больше расхода бензина при езде с чехлом.

Проверка расхода бензина проводилась также на автомобиле ЗИС-5, выехавшем из гаража с непрогретым двигателем. Эти испытания проводились при наружной температуре от -2 до -5°C также в городских условиях. Полученные результаты показали резкое увеличение расхода бензина при работе с холодным двигателем. Первые три километра расход бензина на грузовом автомобиле ЗИС-5 составлял 115—120% нормы, а при дальнейшей работе он снижался до 85—90% нормы.

Если мы обратимся к практике эксплуатации автомобилей, то увидим, что большинство водителей не надевают утепленных чехлов на радиаторы до тех пор, пока нет опасности заморозить радиатор, да



На улице Карла Маркса—одной из самых красивых в Минске

Успех автомобилистов

В ростовских авто-мотосоревнованиях, посвященных годовщине Красной Армии, участвовало 35 автомашин и мотоциклов различных марок и классов. Трасса кросса пролегла по сильно пересеченной местности. «Зараженную зону» гонимая проходила в противовазах. Водители бросали гранаты.

Наилучших успехов добились автомобилисты Северо-Кавказского военного округа, занявшие ряд классных мест. На машине М-1 Виктор Березной прошел 60,6 км за 55 мин. 20 сек.

Б. Хацкевич.

На старте — авто-мотоспортсмены

Удачно прошел авто-мотокросс, посвященный годовщине Красной Армии, в Одессе. На старте собрались 27 автомобилистов, 23 мотоциклиста. Начали соревнования женщины. Первенство завоевала рекордсменка СССР по мотоспорту тов. Задорожная (общество «Волны»), преодолев дистанцию (26 километров) за 39 минут 50 секунд. Затем стартовали мужчины-мотоциклисты. Первым финишировал молодой спортсмен тов. Косой, прошедший дистанцию (60 километров) за 56 мин. 55 сек.

Лучшие результаты показали автомобилисты тт. Соловьев на машине М-1, т. Астров (ГАЗ-А), т. Перекрестов (ГАЗ-АА) и т. Дмитриев (ЗИС-5).

Все участники кросса стреляли из винтовки, бросали в окопы «неприятеля» гранаты, прошли два километра в противовазах.

Д. Тютчев.

ХОРОШИЙ КЛАСС ВОЖДЕНИЯ

Симферопольский авто-мотоклуб организовал кросс в честь РККА. Напряженная борьба, разыгравшаяся на сложной 40-километровой дистанции, показала прекрасную тренированность водителей. Хороший класс езда машин в противовазах продемонстрировали шоферы-профессионалы. Абсолютный победитель кросса — водитель В. Трешев (Химпромсоюз) прошел дистанцию за 55 минут. Второе место завоевал старый опытный шофер тов. В. Цылин (Крымсоюз). Третье место разделили водители П. Васильев (Центроплодоовощ) и М. Волков (Крымкванто).

Командный приз выиграла команда Крымсоюза (водители А. Миропвиченко и К. Мартов), покрывшая дистанцию на трех колесах машинах ЗИС-5 за 2 часа 7 минут (общая сумма времени).

Бланн.

и хозяйственники мало беспокоятся о снабжении своих автомобилей теплыми чехлами. Приказ транспортного управления Моссовета об обязательном пользовании утеплительными чехлами, в случаях, когда температура наружного воздуха составляет +5° Ц и ниже, выполняется далеко не всеми.

Летковой автомобиль из гаража выходит с холодным двигателем, совершает езду по городу расстоянием 2—3 км, некоторое время стоит, затем опять прохладит сравнительно небольшое расстояние, а в итоге двигатель в течение целого дня ни разу не успевает прогреться до температуры 70—75°.

В целях экономии горючего водители должны придерживаться следующих правил: выезжать из гаража с закрытым чехлом; открывать клапан чехла только после полного прогрева двигателя; на каждой стоянке автомобиля закрывать клапан. В случаях, когда после довольно продолжительной стоянки нужно проехать зимой расстояние в 2—3 км, это следует делать с закрытым клапаном чехла.

Качество вождения автомобиля также играет очень большую роль в деле экономии горючего. Часто бывает так, что два водителя, работающие на одном автомобиле, имеют совершенно разные показатели расхода бензина. Это объясняется только различным качеством вождения.

Чтобы добиться экономичной работы автомобиля, необходимо правильное использование наката, правильный расчет при подъездах к светофорам и препятствиям во избежание

заливного торможения, своевременное переключение передач, так как продолжительная езда на низших передачах, а также затягивание на подъемах и в тяжелых дорожных условиях приводит к увеличению расхода бензина.

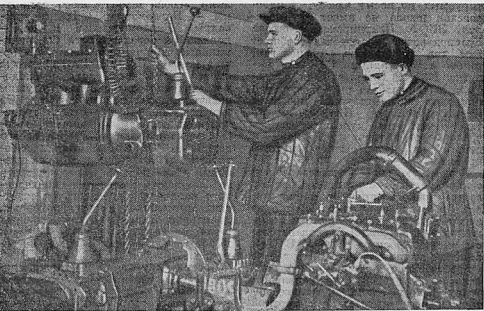
Многие водители, не отрегулировав холостые обороты двигателя, заставляют его работать на слишком высоких оборотах или вынуждены постоянно держать ногу на акселераторе для периодического увеличения оборотов, чтобы двигатель не заглох.

Коснемся вкратце вопроса регулировки карбюратора, особенно в зимних условиях работы.

При обеднении регулировки карбюратора не столько падает мощность двигателя, сколько ухудшается экономичность автомобиля. Это заставляет водителя чаще пользоваться низшими передачами и подсосом, что в итоге увеличивает общий расход бензина, если даже при езде на установленной скорости обедненная регулировка дает меньший расход топлива.

Целый ряд проведенных наблюдений показал, что соблюдение всех этих требований при стандартной заводской регулировке карбюратора (для всех типов автомобилей отечественного производства) значительно сократит расход бензина.

Водители, хозяйственники, руководители автобас и вся автомобильная общественность должны уделить серьезное внимание этому вопросу, имеющему большое народнохозяйственное значение.



На испытательной станции 12-го таксомоторного парка. На снимке: моторист М. Глазков (слева) и мастер И. Крахинский. И. Крахинский внес ряд рационализаторских предложений, давших немалую экономию средств. Администрация парка выплатила ему за 1938 год в порядке отчисления от экономии до 1500 руб.

Фото М. Прехнера



Тот или тот ПОЛНОЦЕННОГО ВОДИТЕЛЯ

Герой Советского Союза В. НОВИКОВ

Годы, прошедшие со времени XVII съезда ВКП(б), озаменованы в автомобильной промышленности, как и во всем народном хозяйстве, славными большевистскими победами.

К началу 1934 г. в стране было 125 тысяч автомобилей, а через пять лет к началу 1939 г. их количество достигло 700 тысяч. Воле, чем в пять раз вырос за это время автомобильный парк СССР. Коренной реконструкцией подверглись наши автомобильные гиганты — завод им. Сталина и завод им. Молотова. Перечень моделей автомобилей, выпускаемых советской автопромышленностью, значительно пополнился.

Темы автостроения по плану третьего пятилетия будут всеуклонно расти. В 1942 г. автозаводы выпустят 400 тысяч автомобилей, и автопарк Союза будет насчитывать 1.700 тысяч единиц. В этих условиях особую актуальность приобретает вопрос о подготовке кадров эксплуатационников и в первую очередь водителей.

Люди, которые должны обеспечить наиболее эффективное использование миллионов советских автомобилей, подготавливаются пока в крайне недостаточном количестве. Требования к водителям увеличиваются с каждым годом, в то время как качество их подготовки в существующей учебной сети остается в лучшем случае на прежнем уровне.

В журнале «За рулем» уже указывалось на необходимость коренного улучшения работы автошкол и курсов. Инж. Черноволот в № 4 журнала отмечал плохое качество подготовки шоферов в системе Наркомзема, располагающего наиболее многочисленным автомобильным парком. Это подтверждают и другие корреспонденты журнала, рисуящие неудовлетворительное состояние автошкол этой системы.

В Школьной школе Киевской области, — пишет инженер-механик П. Павленко, — многого не хватает для организации нормальной учебы. Учебный корпус состоит из шести крошечных аудиторий и, если в любой из них поставить разрез автомобиля, то не вместятся ни столы, ни стулья. Школа до сих пор не построила учебной мастерской, хотя оборудование для нее давно имеется. Учебных пособий очень мало.

Разрезов выпускаемых ныне автомобилей нет.

Такое же положение и в Миллеровской школе Наркомзема Ростовской области. Помещение — бывшая конюшня, полутемное, неотапливаемое. Обмешанное для учащихся, командированных из МТС и колхозов, неудовлетворительно.

Занятия по теории в автошколах Наркомзема не дают необходимого эффекта из-за недостатка учебных, наглядных пособий. Часто учащиеся вынуждены записывать проработываемые темы под диктовку преподавателей, что при недостаточной грамотности учащихся приводит к огромной потере времени. Оборудование школ настолько устарело, что напоминает собой экспонаты, которым должно быть отведено место в музеях.

Занятия по практической езде тормозятся из-за недостатка учебных машин. Учебный автопарк как в школах системы Наркомзема, так и в других находится в очень неприглядном состоянии. «Ассортимент» машин крайне ограничен. Нет не только М-1 и ЗИС-101, но зачастую школы не имеют основных советских машин, много лет эксплуатируемых по всему Союзу. Миллеровская школа не имеет автомобилей ЗИС-5. Платинровская школа Краснодарского края, — как сообщает нам тов. Овчинников, — располагает только автомобилями ГАЗ-АА выпуска 1933 г., которые были куплены в МТС после их выбраковки. Это приводит к длительным простоям машин в ремонте. Школы, вместо того чтобы учить курсантов практической езде, затрачивают время и деньги на бесперспективное латание проех.

Решающую роль в высококачественной подготовке водителей играет кадры преподавателей и инструкторов. В связи с этим особо остро стоит вопрос о необходимости повышения квалификации преподавателей-инструкторского состава. В Школьной школе почти за пять лет не существовало ни один преподаватель не был послан на переподготовку. При крайнем недостатке литературы и отсутствии грамотной технической консультации, преподаватели местных школ отстают от роста нашей автомобильной техники, не имеют возможности своевременно ознакомиться с новыми моделями советских автомобилей.

В системе оплаты преподавателей и инструкторов, — как сообщает нам

И. Лапуртов, — полнейшей разницей. Зарплата инструкторов Миллеровской школы — 275 руб. в месяц, в то время как в соседней Майковской школе Наркомзема инструкторы получают 350—400 руб.

Преподаватели по теории автодела оплачиваются также по минимальным ставкам. Тов. Нарцев пишет о том, что школы Наркомзема и в том числе Брюховицкая школа Краснодарского края, в которой он работает, получают в январе методические указания по организации учебной работы. В этом документе ежедневная нагрузка преподавателя устанавливается в количестве 4 часов и лишь в отдельных случаях может доходить до 5—6 часов. При существующей оплате преподаватели со средним образованием 2 руб. 88 коп. за час месячная заработная плата составляет 248 руб. Столь низкая оплата приводит к большому затруднению в подборе преподавателей и текучести кадров, к незаконным переработкам.

Сейчас перед автомобильными школами выдвигаются новые задачи. Автопарк страны, начиная с текущего года, будет усиленно пополняться газогенераторными автомобилями. Любая школа, любой системы — Наркомзема, Трансавтокадры, Наркомсовхозов и др. — должна располагать хотя бы минимальным количеством газогенераторных машин ЗИС-21, ГАЗ-42, чтобы иметь возможность дать необходимые практические навыки будущим водителям-газогенераторщикам. Об этом нужно позаботиться транспортным отделам наркоматов, готовящим кадры для автопарка своего ведомства. Об этом нужно позаботиться и планирующим организациям. Они должны предусмотреть необходимость выделения определенного количества новых типов советских автомобилей, газогенераторных, дизельных и других для учебных целей по количеству учебных точек и подготавливаемых ими контингентов.

Обеспечив школы удовлетворительными учебными пособиями, наглядными пособиями, плакатами, учебниками, современными отечественными автомобилями, урегулировав вопросы оплаты труда преподавателей и инструкторов, мы сумеем подготовить необходимое количество полноценных водителей, которые обеспечат грамотную эксплуатацию огромного советского автомобильного парка.

За 100 тысяч километров пробега

БЕЗ ПЛАНА

В гараже Сиваевского рудника Медькомбината (Баймакский район, Башкирской АССР) отдельные водители благодаря стахановскому использованию автомобиля добились высоких эксплуатационных показателей.

Так шофер Георгий Родионович Селиванов, работающий в гараже около семи лет, ежегодно перевыполняет план как по пробегу, так и по тоннокилометражу. В прошедшем 1938 г. т. Селиванов, несмотря на затруднения с авторезиной, выполнил план по пробегу на 120%, а по тоннокилометражу на 150%.

Считая, что таких же результатов может добиться каждый дисциплинированный советский водитель, лю-

бящий свое дело, т. Селиванов решил помочь отстающим, передать им свой стахановский опыт.

Шофер гаража т. Малахов систематически недовыполнил производственный план. Все хорошие шоферы отказывались брать его сменишником. Иначе поступил т. Селиванов. Он не отказался от Малахова, принял все меры к тому, чтобы вывести его в число передовых водителей и добился этого в короткий срок.

В настоящее время т. Селиванов дал обязательство пройти на своем автомобиле ЯС-124 сто тысяч километров и дать 35 тысяч рублей чистой прибыли.

Начальник эксплуатации гаража МИЧУРИН.

КЛУБ ШОФЕРОВ

Клуб шоферов г. Вобруйска (БССР) проводит большую политико-воспитательную работу.

Здесь регулярно занимаются кружки художественной самодеятельности: хоровой, в котором принимают участие 36 шоферов и членов их семей, музыкальный, драматический и др.

В свободные вечерние часы и в выходные дни шоферы приходят в свой клуб почитать газеты, поиграть в шахы, шахматы, домино, бильярд. В клубе постоянно демонстрируются звуковые кинофильмы. Только за последнее время здесь были показаны картины «Великий гражданин», «Детство Горького», «Человек с ружьем», «Александр

Невский», «Профессор Мамлок», «Болотные солдаты».

Кружки самодеятельности часто выступают в клубе и пользуются заслуженной популярностью. Они выступали также перед авторотниками г. Могилева (БССР) и Минска и сейчас готовятся к участию на Всесоюзной олимпиаде художественной самодеятельности союза шоферов в Харькове.

В клубной библиотеке свыше 2000 книг. Около 300 рабочих и служащих — ее постоянные читатели. В созданную при клубе техническую консультацию обращаются за помощью многие шоферы.

г. Вобруйск.

В. Погодин.

Учебный автомобиль с двойным управлением

Чтобы облегчить обучение курсантов практической езды на автомобиле, я оборудовал автомашину с двойным рулевым управлением: установил с правой стороны вторую колонку со штурвалом и вывел от нее тяги к поворотной цапфе с двумя шарнирами на правый кулак правого колеса.

Обучение курсантов на машине с двойным управлением значительно

облегчается. Инструктор при наличии двойного управления чувствует себя свободно и имеет возможность корректировать на ходу работу курсанта, управляющего машиной. Это не только повышает безопасность езды, но и предотвращает возможные аварии и поломки машины. Одесская госавтоинспекция одобрила мое предложение.

Шофер Р. Дашкевич.



В военизированном автопоходе, организованном Московским областным комитетом союза шоферов и спорт-обществом «Старт», участвовало две тысячи бойцов.

На снимке — взвод бойцов — проходил «заряженную зону».

Фото М. Прехнера

Молодежь технического отдела экспериментального цеха автозавода им. Молотова (г. Горький) обязалась подготовить сто автомобилистов и мотоциклистов. Свое обязательство она успешно выполняет. Сейчас заканчивают изучение мотоцикла 30 человек. Это будет наш первый подарок матери-родине.

Заканчивают мотокружок 30 осованихимовцев пожарной охраны завода. Работают автокружки в отделе техники безопасности, в управлении капитального строительства.

Однако руководство автомотокружками не налажено. Ими занимается несколько организаций: Осованихим, авто-мотоклуб и спортивное общество «Торпедо». Общего плана подготовки водителей нет. Некоторые кружки возникают самостоятельно, не имея ни материальной части, ни учебных пособий.

Кружки плохо снабжены учебной литературой и плакатами, что затрудняет подготовку водителей.

Целесообразно объединить работу Осованихимы, авто-мотоклуба и спортивного общества по подготовке водителей.

Н. Ефремов.

Кто виноват?

Хасав-Юртские курсы шоферов работают без отрыва от производства и привлекают много желающих. Поступающие на курсы через несколько месяцев осуществляют свою заветную мечту сменить лопату или тачку на руль автомашины.

Однако новая квалификация не всегда обеспечивает будущее молодых водителей, так как никто не заботится о распределении новых кадров. Зачастую водители используются не по специальности.

Кто же виноват в этом? Где организация, руководящая шоферами? Кто отвечает за то, что кадры водителей, в которых так нуждается страна, не используются по прямому назначению?

Шофер Аурбиев.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель—Редиздат ЦС Осованихимы СССР

Адрес редакции: Москва 9, ул. Горького, 24,

во дворе, 1-й подъезд
Уполном. Главлита А-9029

Техред В. Сокольков

Зак. т. 904. Зак. изд. 35. Тираж 78000

Бумага 65×92 см. 1/8. 2 печ. листа
Кол. зн. в 1 п. л. 80300 Уч.-авт. л. 4
Журнал сдан в наб. 12/III 1939 г.

Подп. к печати 14/IV 1939 г.

Тип. изд-ва «Крестьянская газета»,

Москва, Суцеская, 21.