

За рулем



ЯНВАРЬ
1939

2

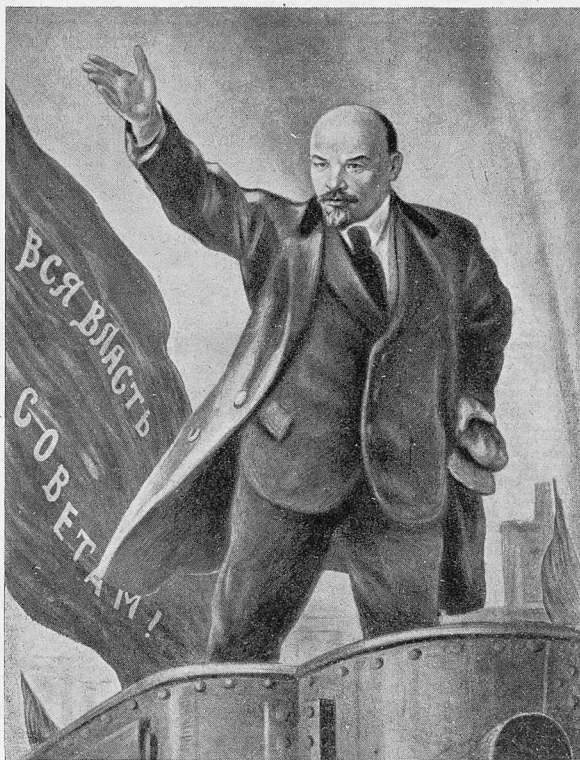
РЕДИЗДАТ ЦС ОСОДВИАХИМА СССР



ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ
ДВЕНАДЦАТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ

ЯНВАРЬ 1939

2



„Империализм погибнет, а международная социалистическая революция, несмотря ни на что, победит!“

ЛЕНИН.

ЛЕНИН БУДЕТ ЖИТЬ В ВЕКАХ

21 января 1924 г. в Горках, под Москвой, умер наш вождь и учитель, создатель большевистской партии, Ленин. Рабочий класс всего мира встретил весть о смерти Ленина, как самую тяжелую утрату. В день похорон Ленина международный пролетариат объявил пятиминутную остановку всех работ. Остановились железные дороги, остановилась работа на заводах и фабриках. Трудящиеся всего мира с глубочайшей скорбью провожали в могилу своего отца и учителя, лучшего друга и защитника — Ленина.

На смерть Ленина рабочий класс Советского Союза ответил еще большим сплочением вокруг ленинской партии. Каждый сознательный рабочий в эти траурные дни продумал свое отношение к коммунистической партии, осуществляющей заветы Ленина. В ЦК партии поступали тысячи и тысячи заявлений беспартийных рабочих с просьбой принять их в партию. ЦК пошел навстречу этому движению передовых рабочих и объявил массовый прием в партию передовых рабочих, объявил ленинский призыв в партию. В партию пошли новые десятки тысяч рабочих. Шли те, кто готов был отдать жизнь за дело партии, за дело Ленина. Свыше двухсот сорока тысяч рабочих вступило тогда в короткий срок в ряды большевистской партии. В партию вошла передовая часть рабочего класса, наиболее сознательная и революционная, наиболее смелая и дисциплинированная. Это был ЛЕНИНСКИЙ ПРИЗЫВ в партию.

Смерть Ленина показала, как близка наша партия рабочим массам и как рабочие дорожат ленинской партией.

В траурные ленинские дни на II съезде Советов СССР тов. Сталин дал от имени партии великую клятву. Он сказал:

«Мы, коммунисты, — люди особого склада. Мы скроены из особого материала. Мы — те, которые составляем армию великого пролетарского стратега, армию товарища Ленина. Нет ничего выше, как честь принадлежать к этой армии. Нет ничего выше, как звание члена партии, основателя и руководителя которой является товарищ Ленин...»

Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам держать высоко и хранить в чистоте великое звание члена партии. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы с честью выполним эту твою заповедь!..

Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам хранить единство на-

шей партии, как зеницу ока. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы с честью выполним и эту твою заповедь!..

Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам хранить и укреплять диктатуру пролетариата. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы не поощрим своих сил для того, чтобы выполнить с честью и эту твою заповедь!..

Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам укреплять всеми силами союз рабочих и крестьян. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы с честью выполним и эту твою заповедь!..

Товарищ Ленин неустанно говорил нам о необходимости добровольного союза народов нашей страны, о необходимости братского их сотрудничества в рамках Союза Республик. Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам укреплять и расширять Союз Республик. Клянемся тебе, товарищ

Ленин, что мы выполним с честью и эту твою заповедь!..

Ленин не раз указывал нам, что укрепление Красной армии и улучшение ее состояния является одной из важнейших задач нашей партии... Поклянемся же, товарищи, что мы не поощрим сил для того, чтобы укрепить нашу Красную армию, наш Красный флот!.. Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам верно следовать принципам Коммунистического Интернационала. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы не поощрим своей жизни для того, чтобы укреплять и расширять союз трудящихся всего мира — Коммунистический Интернационал!..

Это была клятва большевистской партии своему вождю, Ленину, который будет жить в веках.

*История Всесоюзной
Коммунистической партии
(большевиков)*



В. И. Ленин и И. В. Сталин у прямого провода

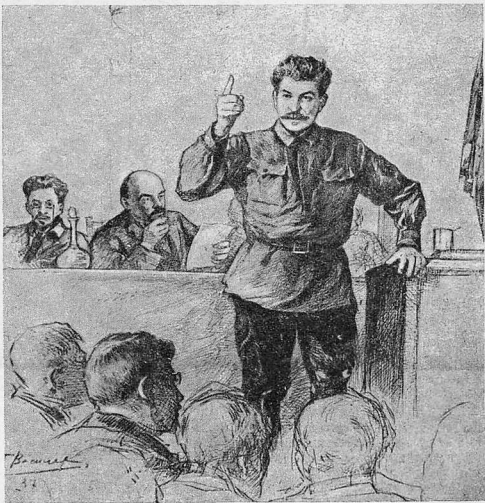
Рис. худ. П. Васильева

О ЛЕНИНЕ

Из речи тов. И. В. СТАЛИНА на вечере курсантов 28 января 1924 года

ГОРНЫЙ ОРЕЛ

Впервые я познакомился с Лениным в 1903 г. Правда, это знакомство было не личное, а заочное, в порядке переписки. Но оно оставило во мне неизгладимое впечатление, которое не покидало меня за все время моей работы в партии. Я находился тогда в Сибири в ссылке. Знакомство с революционной деятельностью Ленина с конца 90-х годов и особенно после 1901 года, после издания «Искры», привело меня к убеждению, что мы имеем в лице Ленина человека необыкновенного. Он не был тогда в моих глазах простым руководителем партии, он был ее фактическим создателем, ибо он один понимал внутреннюю сущность и неотложные нужды нашей партии. Когда я сравнивал его с остальными руководителями нашей партии, мне все время казалось, что соратники Ленина — Плеханов, Мартов, Аксельрод и другие — стоят ниже Ленина целой головой, что Ленин в сравнении с ними не просто один из руководителей, а руководитель высшего типа, горный орел, не знающий страха в борьбе и смело ведущий вперед партию по неизведанным путям русского революционного движения. Это впечатление так глубоко запало мне в душу, что я почувствовал необходимость написать о нем одному своему близкому другу, находившемуся тогда в эмиграции, требуя от него отзыва. Через несколько времени, будучи уже в ссылке в Сибири, — это было в конце 1903 года, — я получил восторженный ответ от моего друга и простое, но глубоко содержательное письмо Ленина, которого, как оказалось, познакомил мой друг с моим письмом. Письмо Ленина было сравнительно небольшое, но оно дало смелую, бесстрашную критику практики нашей партии и замечательно ясное и сжатое изложение всего плана работы партии на ближайший период. Только Ленин умел писать о самых запутанных вещах так просто и ясно, сжато и смело — когда каждая фраза не говорит, а стреляет. Это простое и смелое письмо еще больше укрепило меня в том, что мы имеем в лице Ленина горного орла нашей партии. Не могу себе простить, что это письмо Ленина, как и многие другие письма,



Выступление тов. И. В. Сталина по докладу В. И. Ленина на апрельской конференции в 1917 г.

Рис. худ. П. Васильева

по привычке старого подпольщика, я предал сожжению.

С этого времени началось мое знакомство с Лениным.

ПРИНЦИПАЛЬНОСТЬ

Вожди партии не могут не дорожить мнением большинства своей партии. Большинство — это сила, с которой не может не считаться вождь. Ленин это понимал не хуже, чем всякий другой руководитель партии. Но Ленин никогда не становился пленником большинства, особенно, когда это большинство не имело под собой принципиальной основы. Бывали моменты в истории нашей партии, когда мнение большинства или минутные интересы партии приходили в конфликт с коренными интересами пролетариата. В таких случаях

Ленин, не задумываясь, решительно становился на сторону принципиальности против большинства партии. Более того, — он не боялся выступать в таких случаях буквально один против всех, рассчитывая на то, — как он часто говорил об этом, — что: «принципиальная политика есть действительно правильная политика».

Особенно характерны в этом отношении два следующие факта.

Первый факт. Период 1909—1911 гг., когда партия, разбитая контрреволюцией, переживала полное разложение. Это был период безверия в партию, период повального бегства из партии не только интеллигентов, но отчасти и рабочих, период отрицания подполья, период ликвидаторства и развала. Не только меньшевики, но и большевики представляли тогда целый ряд фракций



Приезд тов. Ленина в Россию в 1917 году. (Из материалов Музея Революции)

С картины худ. Соколова

и течений, большей частью оторванных от рабочего движения. Известно, что в этот именно период возникла идея полной ликвидации подполья и организации рабочих в легальную, либеральную столяшинскую партию. Ленин был тогда единственным, который не поддался общему поветрию и высоко держал знамя партийности, собирая разрозненные и разбитые силы партии с удивительным терпением и с небывалым упорством, воюя против всех и всяких антипартийных течений внутри рабочего движения, отстаивая партийность с небывалым мужеством и с невиданной настойчивостью.

Известно, что в этом споре за партийность Ленин оказался лотом победителем.

Второй фант. Период 1914—1917 гг., период разгара империалистической войны, когда все, или почти все, социал-демократические и социалистические партии, поддавшись общему патриотическому угару, отдали себя на услужение отечественному империализму. Это был период, когда II Интернационал склонил свои знамена перед капиталом, когда перед воинственной волной не устояли даже такие люди, как Плеханов, Каутский, Гед и другие.

Ленин был тогда единственным, или почти единственным, который поднял решительную борьбу против социал-шовинизма и социал-лапцифизма, разоблачал измену Гедов и Каутских и клеймил половинчатость межуточных «революционеров». Ленин понимал, что он имеет за собой незначительное меньшинство, но это не имело для него решающего значения, ибо он знал, что единственно верной политикой, имеющей за собой будущность, является политика последовательного интернационализма, ибо он знал, что принципиальная политика есть единственно правильная политика.

Известно, что и в этом споре за новый Интернационал Ленин оказался победителем.

«Принципиальная политика есть единственно правильная политика» — это та самая формула, при помощи которой Ленин брал приступом новые «неприступные» позиции, завоевывавшая на сторону революционного марксизма лучшие элементы пролетариата.

ВЕРА В МАССЫ

Теоретики и вожди партий, знающие историю народов, прощудировавшие историю революций от нача-

ла до конца, бывают иногда одержимы одной неприличной болезнью. Болезнь эта называется боязнью масс, неверием в творческие способности масс. На этой почве возникает иногда великий аристократизм вождей в отношении к массам, не искусственным ломать старое и строить новое. Болезнь, что стихия может разбуживаться, что массы могут «поломать много лишнего», желание разыграть роль мамки, старяющейся учить массы по книжкам, но не желающей учиться у масс, — такова основа этого рода аристократизма.

Ленин представлял полную противоположность таким вождям. Я не знаю другого революционера, который так глубоко верил бы в творческие силы пролетариата и в революционную целесообразность его классового инстинкта, как Ленин. Я не знаю другого революционера, который умел бы так беспощадно бичевать самодовольных критиков «хаоса революции» и «вакханалии самочинных действий масс», как Ленин. Помнится, как во время одной беседы, в ответ на замечание одного из товарищей, что «после революции должен установиться нормальный порядок», Ленин саркастически заме-

тил: «Беда, если люди, желающие быть революционерами, забывают, что наиболее нормальным порядком в истории является порядок революции».

Отсюда пренебрежительное отношение Ленина ко всем тем, которые старались свысока смотреть на массы и учить их по книжкам. Отсюда неустанная проповедь Ленина: учиться у масс, осмыслить их действия, тщательно изучать практический опыт борьбы масс.

Вера в творческие силы масс — это та самая особенность в деятельности Ленина, которая давала ему возможность осмыслить стихию и направлять ее движение в русло proletарской революции.

ГЕНИЙ РЕВОЛЮЦИИ

Ленин был рожден для революции. Он был полнее гением революционных взрывов и величайшим мастером революционного руководства. Никогда он не чувствовал себя так свободно и радостно, как в эпоху революционных потрясений. Этим я вовсе не хочу сказать, что Ленин одинаково одобрял всякое революционное потрясение или что он всегда и при всяких условиях стоял за революционные взрывы. Нисколько. Этим я хочу лишь сказать, что никогда гениальная прозорливость Ленина не проявлялась так полно и отчетливо, как во время революционных взрывов. В дни революционных поворотов он буквально расцветал, становился ясновидцем, предугадывал движение классов и вероятные зигзаги революции, видя их, как на ладони. Недаром говорится в наших партийных кругах, что «Ильяч умеет плавать в волнах революции, как рыба в воде».

Отсюда «поразительная» ясность тактических лозунгов и «головокружительная» смелость революционных замыслов Ленина.

Вспоминаются два особенно характерных факта, отмечающих эту особенность Ленина.

Первый факт. Период перед Октябрьским переворотом, когда миллионы рабочих, крестьян и солдат, подгоняемые кризисом в тылу и на фронте, требовали мира и свободы; когда генералитет и буржуазия готовили военную диктатуру в интересах «войны до конца»; когда все так называемое «общественное мнение», все так называемые «социалистические партии» стояли против большевиков, третируя их «номенклатурными шпионами»; когда Керенский пытался загнать в подполье — и от-

части уже успел загнать — партию большевиков; когда все еще могучие дисциплинированные армии австро-германской коалиции стояли против наших уставших и разлагавшихся армий, а западно-европейские «социалисты» благополучно пребывали в блоке со своими правительствами в интересах «войны до полной победы»...

Что значило поднять восстание в такой момент? Поднять восстание в такой обстановке — это значит поставить все на карту. Но Ленин не боялся рискнуть, ибо он знал, видел своим ясновидящим взором, что восстание неизбежно, что восстание победит, что восстание в России подготовит конец империалистической войны, что восстание в России всколыхнет измученные массы Запада, что восстание в России превратит войну империалистическую в войну гражданскую, что восстание даст Республике Советов, что Республика Советов послужит оплотом революционного движения во всем мире.

Известно, что это революционное предвидение Ленина сбылось впоследствии с невиданной точностью.

Второй факт. Первые дни после Октябрьской революции, когда Совет Народных Комиссаров пытался заставить мятежного генерала, главнокомандующего Духонина, прекратить военные действия и открыть переговоры с немцами о перемирии...

Духонин и Ставка категорически отказались выполнить приказ Сов-

наркомы. Командный состав армии находился целиком в руках Ставки. Что касается солдат, то неизвестно было, что скажет 12-миллионная армия, подчиненная так называемым армейским организациям, настроенным против советской власти. В самом Питере, как известно, назревало тогда восстание юнкеров. Кроме того, Керенский шел на Питер войной. Помнится, как после некоторой паузы у провода, лицо Ленина озарилось каким-то необычайным светом. Видно было, что он уже принял решение. «Пойдем на радиостанцию», — сказал Ленин, — она нам послужит пользой: мы сместим в специальном приказе генерала Духонина»...

Это был «скачок в неизвестность». Но Ленин не боялся этого «скачка», наоборот, он шел ему навстречу, ибо он знал, что армия хочет мира, и она завоеует мир, сметая по пути к миру все и всякие препятствия, ибо он знал, что такой способ утверждения мира не пройдет даром для австро-германских солдат, что он развяжет тягу к миру на всех без исключения фронтах.

Известно, что это революционное предвидение Ленина также сбылось впоследствии со всей точностью.

Гениальная прозорливость, способность быстро схватывать и раздвигать внутренний смысл надвигающихся событий — это то самое свойство Ленина, которое помогло ему намечать правильную стратегию и ясную линию поведения на поворотах революционного движения.



В. И. Ленин, И. В. Сталин и Л. М. Каганович на Всероссийской конференции фронтовых и тыловых военных организаций РСДРП(б) — июль 1917 г.

Рис. худ. П. Васильева

ЛЕНИН и СТАЛИН СОЗДАТЕЛИ КРАСНОЙ АРМИИ

Герой Советского Союза,
комбриг В. К. КОККИНАКИ

„Партия гордится, что ей удалось создать с помощью рабочих и крестьян первую в мире Красную Армию, в величайших битвах отстаивавшую и отстоявшую свободу рабочих и крестьян.“

Партия гордится, что Красной Армии удалось с честью пройти тяжелейший путь жесточайших боев с внутренними и внешними врагами рабочего класса и крестьянства нашей страны, что ей удалось оформиться в величайшую боевую революционную силу на страх врагам рабочего класса, на радость всем угнетенным и поработенным.“ (СТАЛИН)

Новая империалистическая война стала действительностью. Костры войны пылают на востоке и западе. Хищные птицы империализма, фашистские стервятники простирают свои черные крылья над мирными городами Китая и Испании. Каждый их бандитский налет оставляет кровавый след. Со стонами и проклятиями возвращаются к развалинам своих домов, ставших могилой их детей, осиротевшие матери. Жгучей ненавистью наполняется сердце каждого честного человека при известиях о новых фашистских варварствах.

Фашистские заправилы мечтают также о захвате и советских земель. Нечерпаемые богатства Советского Союза всегда представляли собой лакомый кусок для захватчиков всех мастей. Украинские нивы и заводы предъядли немецких оккупантов, необъятные просторы Приморья не давали покоя японским самураям, на бакинскую нефть покушались английские империалисты.

Только мощь нашей великой страны, наша славная героическая Красная Армия, Красный Флот, Красная Авиация — сдерживают захватчи-

ские устремления фашистских поджигателей войны.

С самых первых дней завоевания власти и организации советского государства партия большевиков и ее вожди тт. Ленин и Сталин придавали исключительно большое значение укреплению обороноспособности страны.

16 марта 1918 года IV Чрезвычайный Съезд Советов принял резолюцию, написанную товарищем Лениным, в которой говорилось:

«Съезд признает поэтому безусловным долгом трудящихся



В. И. Ленин слушает доклад Н. А. Щорса (Кремль, 1918 г.)

Рис. худ. П. Васильева

массе напрячь все силы для воссоздания и повышения обороноспособности нашей страны, для воссоздания ее военной мощи на началах социалистической милиции и всеобщего обучения всех подростков и взрослых граждан обоего пола военным знаниям и военному делу» (Стенографический отчет IV Чрезвычайного Съезда Советов, стр. 56).

Народ, уставший от империалистической войны, но глубоко уверенный в том, что только партия большевиков ведет его по правильному пути, с энтузиазмом откликнулся на призыв своей партии.

В Петрограде, Москве, Нижнем Новгороде, Владимире, Царицыне, в городах и селах формировались из добровольцев отряды Красной Армии.

Уже к середине 1918 года в Красную Армию вступило свыше 300 000 добровольцев.

Так началось строительство Красной Армии, создание которой предопределила «декларация прав трудящегося и эксплуатируемого народа». Пятый пункт этого исторического документа, написанного товарищем Лениным при ближайшем участии товарища Сталина, гласил: «В интересах обеспечения всей полноты власти за трудящимися массами и устранения всякой возможности восстановления власти эксплуататоров декретируется вооружение трудящихся, образование социалистической красной армии рабочих и крестьян и полное разоружение имущих классов» (В. И. Ленин. Сочинения, том XXII, стр. 553).

Вначале товарищ Ленин предполагал, что для успешной обороны завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции достаточно будет армии в 1.000.000 человек. Однако усиление интервенции, поставившей под угрозу самое существование советской власти, выступления облагравшей контрреволюции как внутренней, так и внешней, потребовали напряжения всех сил молодой республике.

В эти дни товарищ Ленин говорил: «...Нам нужна теперь армия в три миллиона человек. Мы можем ее иметь. И мы будем ее иметь».

Создавая железные пролетарские полки, направляя их на борьбу за общенародное дело, Ленин и Сталин, мудрые полководцы революции, проявляли исключительную заботу о бойцах и их семьях. По постановлению Совета народных комиссаров за бойцами Красной Армии сохранялись их средний заработок, выдаваемый их семьям.



Командир отличного танкового экипажа Н-ской части Северо-Кавказского военного округа комсомолец И. Д. Лисенко, недавно принятый в кандидаты ВКП(б)

Фото Д. Чернова

Партия большевиков под руководством великого Ленина повела свои полки на защиту завоеваний революции. Красная Армия вступила в гражданскую войну, войну справедливую, оборонительную.

Сотни и тысячи важнейших вопросов приходилось разрешать тт. Ленину и Сталину в эти горячие боевые дни. Но важнейшим делом, от которого зависела жизнь молодого, еще не окрепшего советского государства, они считали создание и дальнейшее укрепление Красной Армии.

«Партия объявила страну военным лагерем и перестроила ее хозяйственную и культурно-политическую жизнь на военный лад. Советское правительство объявило, что «социалистическое отечество — в опасности» и при-

звало народ к отпору. Ленин дал лозунг — «все для фронта»... (История Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков)).

В это грозное время по инициативе Ленина организовался Совет рабочей и крестьянской обороны. Этому совету было поручено руководство снабжением фронта людьми, обмундированием, вооружением, продовольствием.

Повседневно руководя всей жизнью Красной Армии, оперативно разрешая тактические и стратегические задачи, направляя боевые операции больших и малых соединений Красной Армии, Ленин и Сталин обеспечили решающие победы над белоказаками и интервентами, превышавшими наши силы техническим оснащением.

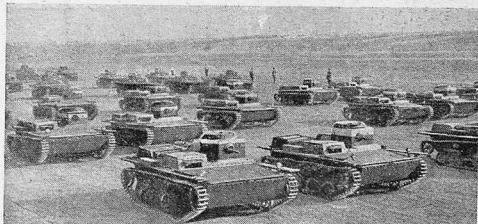
Славный соратник Ленина и продолжатель его дела — товарищ Сталин последовательно ведет нашу страну от победы к победе по пути, начертанному великим Лениным.

Сталинские пятилетки превратили нашу родину из страны отсталой в страну индустриальную, в страну передовой техники.

Осуществление сталинского плана коллективизации превратило СССР в страну передового сельского хозяйства, уничтожило нищету и бедность в деревне.

Наша Красная Армия сегодня оснащена передовой военной техникой, созданной в годы сталинских пятилеток. Доблестными бойцами и командирами Красной Армии гордится партия, правительство, весь советский народ.

Народы многонационального Советского Союза спокойны за свое будущее. Их мирный труд, все их планы, записанные в Сталинской Конституции, охраняет могучая, непобедимая Красная Армия, созданная Лениным и Сталиным.



Танкисты на параде войск Московского военного округа

Фото Киселова и Лоскутова

ПРОПАГАНДА ЛЕНИНИЗМА

Герой Советского Союза,
комбриг С. ДАНИЛИН

На великой Советской земле в центре красной Москвы стоит мавзолей Ленина. Это самое священное, самое дорогое место для трудящихся СССР и всего прогрессивного человечества. В дни революционных праздников и знаменательных событий на мавзолее входит Сталин — «ненастный соратник Ильича, знаменосец коммунизма, вожьд народов. Миллионные толпы проходят мимо мавзолея, приветствуя вождя. Полки нашей славной Красной Армии шествуют торжественным маршем. Стремительно пробегают законные в броню танки. Еще стремительней пролетают гордые соколы советской авиации.

И каждый радостный возглас участников демонстрации, каждый шаг чаширьюющих красноармейцев, каждое слово, сказанное с мавзолея, гремит на весь мир: дело Ленина живёт, оно непобедимо!

Да и как же иначе? Ведь знамя ленинизма подвзячено миллионами рук и по праву вручено тому, кто непоколебимо ведет нас к победам. «Ня в ком так не воплощены мысль и слово Ленина, как в Сталине. Сталин — это Ленин сегодня...» (Барбов). Лучшим памятником Ильичу является сказочный рассвет Советского Союза и основной закон СССР — Сталинская Конституция.

Великим памятником Ильичу на долгие века является могучее учение Ленина — Сталина, учение, которое преобразовывает мир. Это учение доступно любому рабочему, крестьянину, интеллигенту, если тот

горячо стремится им овладеть. Пропаганда ленинизма — важнейшая задача партийных и непартийных большевиков.

Об этой большой и важной задаче убедительно говорит историческое постановление ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)». Разъяснение и выполнение постановления Центрального Комитета партии — наилучшая встреча пятинадцатилетия со дня смерти Владимира Ильича. Большевицкая пропаганда ленинизма — вот чем нужно ознаменовать пятидесятилетие.

«Краткий курс истории ВКП(б)» назван по праву энциклопедией знаний в области марксизма-ленинизма, научной истории большевизма. В этом труде, написанном под руководством и при личном участии Иосифа Висарיוновича Сталина, изложено гигантский опыт нашей партии, опыт, равного которому не имела ни одна партия во всем мире.

Исторические факты в этой книге являются демонстрацией марксизма-ленинизма в действии. История ВКП(б) показывает, как революционная теория партии была приложена на практике.

Ленин в своей замечательной книге: «Что делать?» писал, что роль передового борца может выполнять только партия, руководимая передовой теорией.

Поэтому совершенно очевидно, насколько возрастает политическая бдительность и стойкость в рядах чле-

нов нашей партии, если они будут хорошо подготовлены теоретически.

Центральный Комитет партии в своем постановлении вскрыл основные недостатки пропагандистской работы — отсутствие централизованного руководства ч зытекающие отсюда кустаршину и плохую организованность. Качество пропаганды страдало оттого, что кружки были единственной формой пропаганды. Погоня за огульным охватом и поголовным участием всех коммунистов в кружках, малая подготовленность пропагандистов, разрыв между печатной и устной пропагандой, недооценка роли печати — этого главного оружия большевицкого слова — тормозили идейный рост кадров.

Мало того, в отношении новой советской интеллигенции наблюдалось высокомерное, пренебрежительное отношение. Вчерашний рабочий-станхановец, выросший в советского интеллигента, становился в глазах новых зашкюников или несозательных товарищей человеком «второго сорта».

Постановление ЦК совершенно правильно бьет по таким диким и опасным настроениям людей, про которых метко сказал товарищ Сталин на VIII съезде ВЛКСМ:

— «У нас есть люди, которые готовы восневать нашу некультурность. Если ты неграмотен или пишешь неправильно и пишешься своей отсталостью, — ты рабочий от «станка», тебе почет и уважение. Если ты вылез из некультурности, научился грамоте, овладел наукой, — ты чужой, «оторвался» от масс, перестал быть рабочим. Я думаю, что мы не двинемся вперед ни на шаг, пока не вытравим этого варварства и дикости».

Постановление ЦК со всей решительностью требует повышения качества партийной пропаганды, требует допускать к работе только вполне грамотных пропагандистов, с развитым вкусом к теории.

Центральный Комитет партии требует прекращения мелочной опеки над учебной коммунистов, чтобы широко развивалась самостоятельная индивидуальная работа по глубокому освоению марксистско-ленинской теории.

Выпуск «Краткого курса истории ВКП(б)» и постановление Центрального Комитета о постановке партийной пропаганды положили начало новому этапу пропаганды ленинизма, еще более глубокой, активной и содержательной, чем это было до сего времени. Пятинадцатилетие со дня смерти Владимира Ильича партия и советская страна отмечают могучим подъемом идейно-политической работы, всеобъемлющей пропагандой победоносного учения Ленина — Сталина.



Выставка — пособие к изучению Краткого курса Истории ВКП(б). Повеснения дост комиссар школы

ОРДЕН ЛЕНИНА

Герой Советского Союза,
ст. лейтенант Павел СЕМЕНОВ

Нашему танковому подразделению была дана задача — атаковать деревню Н.

Ранним утром, когда солнца только что всплыло над горизонтом, мы выступили. По донесениям нашей разведки впереди находилось несколько малых танков «противника».

Когда до деревни Н. осталось примерно 600 метров «противник» открыл сильный артиллерийский огонь по нашему подразделению. Команду подразделением, я решил расчленил его и продолжать атаку.

Безошибно мой танк встал. Послышался сильный шум. В чем дело? Воитель доложил — порвана гусеница. За моим танком остановилось на виду «неприятеля» и все подразделение. Это было очень опасно.

Я моментально выскочил из своего танка, под огнем «неприятеля» подбежал к соседней машине, прыгнул в открытый для меня люк и повел танк. За мной по сигналу тронулись все подразделение. Атака была удачна. Посредством объявил, что мы вывели из строя два малых танка и взяли в плен 26 человек.

...Однажды мне вместе с тт. Кручинным и Толмачевым было поручено выяснить, перерезана ли дорога, идущая от деревни Д. в город Л. Недалеко от города нас встретила «неприятельская» артиллерия ожесточенным огнем. С неба в это время налетели штурмовики «противника». Вперед идти было невозможно. Поставив свой танк на возвышенность, чтобы можно было обстрелять авиацию, мы метким огнем «сбили» один самолет, другие немедленно повернули обратно.

Удалось выяснить без потерь, что дорога перерезана. Задание было выполнено «отлично».

Комиссар части сказал мне после разведки: «Видно, что сормовичи умеют выполнять боевые приказы». Его слова влили новую бодрость. Мы, сормовичи, стали работать с еще большим подъемом.

Помню еще такой эпизод. Шли учиться с боевыми стрельбами и «противник» крепко нажимал на наши позиции, но мы его не раз отбрасывали. Мне было приказано атаковать одну из деревень.

В самый разгар боя мой танк был «подожжен снарядом». В сильную летнюю жару да еще в горящем танке дышать было очень тяжело. Я принял решение потушить огонь и выпрыгнул из люка на землю. Пламя обжигало руки и лицо. Сорвав с себя рубашку, я стал тушить огонь. Эпизод танка в это время вел непрерывную стрельбу.

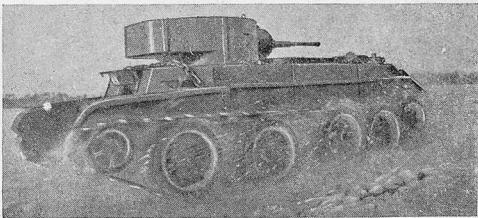
Мне удалось погасить пламя. Танк продолжал атаку. Командование объявило мне благодарность.

В марте этого года я удостоился высокой чести. Постановлением Пре-



виду Верховного Совета СССР мне было присвоено звание Героя Советского Союза «за образцовое выполнение специальных заданий правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза и за проявленные в этом деле героизм».

В числе других товарищей меня вызвали в Кремль. Теперь, когда я вспоминаю этот счастливый день, мне все кажется простым и понятным. А тогда сердце мое билось учащенно, казалось, что ноги не доносят меня до Михаила Ивановича Калининна. С огромным волнением я взял из рук тов. Калининна Орден Ленина. В дух тов. Калининна — отдавать всю свою жизнь за дело Ленина — Сталина, за мою великую партию, за родную страну.



Зимние тактические учения в Н-ской части Белорусского военного округа

Фото Ф. Кислова

Я учусь в Академии моторизации и механизации РККА имени нашего любимого вождя и учителя — товарища Сталина. В этой прекрасной кузнице танкистов учатся вместе со мной сотни других товарищей.

Мы овладеваем военными знаниями, боевой техникой, чтобы в решающий час уничтожить врага, откуда бы он ни пришел, на его территории. Перед нами открываются высоты стратегии, тактики, технических наук. А ведь еще так недавно я был рядовым рабочим.

Родился я в Сормове, в семье рабочего литейщика. Окончив ФЭУ, стал работать слесарем. Я всегда любил машины и стремился изучить их свойства. Четыре года тому назад осуществилось мое заветное желание стать танкистом. В танковой части я был станинником и выполнял все порученные задания. Сейчас мне 25 лет.

Крепко запомнился мне октябрьский парад 1935 года в Москве. Мне доверили вести танк через Красную площадь, мимо мавзолея незабвенного Ильича. Зная, что с трибуны мавзолея будут следить за парадом лучшие люди партии и правительства и сам дорогой товарищ Сталин, я старался как можно лучше, как можно искуснее провести машину. И был очень счастлив, когда мне это удалось.

Горячо любя Красную Армию, я остался на сверхсрочную службу и надеюсь никогда не расставаться с дружной могучей семьей бойцов и командиров РККА.

Быть в первых рядах защитников социалистической родины — моя священная обязанность и пламенная жаждала. К этому зовет меня Орден Ленина, данный мне партией и правительством. К этому призывает нас величайший человек современности — великий Сталин.

ЛЕНИНСКО-СТАЛИНСКИЕ кадры непобедимы

Герой Советского Союза,
майор Сергей ЛАПУТИН



Я — танкист. Я накрепко сдружился с прекрасными советскими боевыми машинами, послушными руке водителя и грозными для врага. В настоящее время я — слушатель Академии моторизации и механизации РККА им. т. Сталина. Учусь на отлично». Учусь для того, чтобы принести еще больше пользы родной стране, делу Ленина — Сталина, делу обороны СССР.

С книгой в руке, как и за рулем танка, я прежде всего стремлюсь быть большевиком, поступать так, как учил нас незабвенный Ленин, как учил нас его достойный соратник товарищ Сталин.

Эти два великих образа всегда должны быть перед нашим взором. В них мы черпаем силу и бодрость, большевистскую волю, необходимую для борьбы и победы. Ленин и Сталин — два исполнителя мировой истории, давшие свободу и счастье сотням миллионов людей и указавшие путь к торжеству коммунизма на всей земле.

Пятнадцать лет прошло со дня смерти Владимира Ильича. Партия и народ склоняют свои победоносные знамена у священного мавзолея, где сидит Ильич. Партия и народ, руководимые гениальным учеником Ленина — Иосифом Виссарионовичем Сталиным, с уверенностью и гордостью могут сказать: ни на один дюйм мы не сошли с ленинского пути, мы выполнили заветы Ильича о построении социализма в СССР, мы держим неуклонный курс на коммунистическое общество.

* * *

Залогом нашей непобедимости являются люди — кадры, созданные и воспитанные в сталинскую эпоху. Это люди, верные принципам ленинизма, ненавидящие подлых врагов народа, любящие родину больше жизни. Эти кадры не дрогнут в борьбе и отразят любой натиск темных сил фашизма.

Большая радость и честь принадлежат к таким сталинским кадрам — быть бойцом за идеалы коммунистической революции. Я глубоко счастлив, что могу и себя причислить к таким бойцам, стоящим на охране социалистического труда советского народа.

С малых лет я мечтал пойти в Красную Армию и посвятить все свои способности военному делу. Моя неслучайная биография показывает, как мне удалось это осуществить.

Родился я в городе Ряжске Рязанской губ., в семье столяра. В детстве работал по хозяйству и в поле. Стремлся накопить побольше знаний, я усердно учился в школе и в 1927 г. окончил семилетку. В 1924 году вступил в комсомол.

Работая по заданию райкома комсомола на хлебозаготовках и по переносу скота, я чуть было не погиб от руки кулаков.

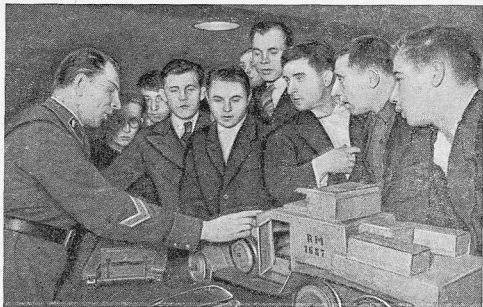
В 1930 г. приехал в Москву, стал работать на трикотажной фабрике имени Баумана — сначала учеником, потом подмастерьем, мастером и, наконец, начальником цеха. Вудучи призван в 1933 г. в Красную Армию, я избрал военную специаль-

ность танкиста. Танковое дело меня очень заинтересовало. Я много работал над собой и в 1936 г. сдал экстерном испытания в объеме нормальной военной школы. Мне было присвоено звание лейтенанта, а через два года — звание майора. За выполнение специальных заданий партии и правительства по укреплению обороны Советского Союза я был награжден Орденом Ленина и высоким званием Героя Советского Союза.

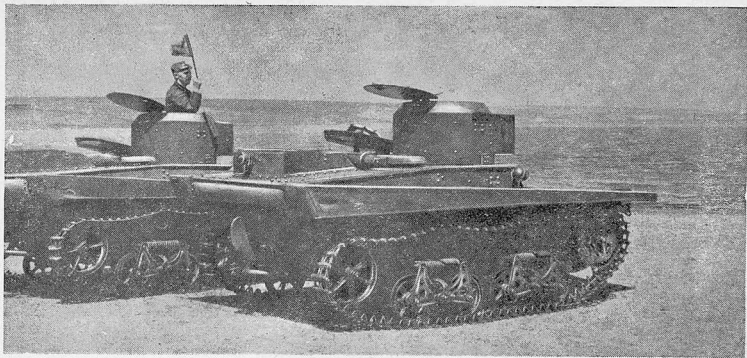
* * *

Что было яркого в моей жизни? Запомнился, например, такой эпизод. Дело было зимой в 1936 г. Наша часть направлялась на маневры. Мы ехали эшеленом на поезде. Дорогой я заболел, температура поднялась до 39°. Однако часть свою я не хотел оставить и решил продолжать путь.

Ночью я пошел проверить машины и техническое имущество, накрытое брезентом на платформах. За нами шел дачный поезд. Я заметил его во время краткой остановки, когда делали перецепку вагонов. Снова тронулся поезд. Я проверил платформы до парозава и уже возвращаясь в свой вагон, прыгая с платформы на платформу. Вдруг я с удивлением увидел, что увеличивается расстояние между платформами. Сперва я подумал, что начался бред. Ночь была темная. Но в мозгу мелькнула мысль — оборвался состав. А в хвосте — дачный поезд. Что делать? Впереди меня только три вагона и парозав. Неминуемая катастрофа. Могут погнубить наши



Полковник С. С. Кабанов объясняет рабочим завода «Серп и Молот» устройство бронепика



Танки — амфибы перед спуском в реку

Фото М. Рыжак

бойки и много народу в дачном поезде.

Как назло, у меня от сильного жара закружилась голова. Но, напрягая все силы, я добрался до тендера паровоза, а оттуда в будку машиниста и потребовал остановить паровоз. Машинист, узнав в чем дело, растерялся. Но потом дал задний ход, и мы помчались назад за оторвавшимся составом. Уклон железнодорожного пути был в сторону паровоза. Мы осторожно подъехали к оторвавшимся платформам и мягко прицепили их.

Оказалось, что враги народа подготовили крушение и пустили один вагон со сломанной сергой. Мы избежали катастрофы. Враги были разоблачены и понесли должное наказание.

* * *

Еще один запомнившийся случай произошел на маневрах. Танки «красных» находились в дефиле, — в ложине, где проходила дорога. Вместе с танками находились на автомашинных боеприпасы и горючее. «Синие» вели наступление и почти закрыли выход из дефила.

Танки «красных», которыми я командовал, могли выйти свободно, но как быть с автомашинами? Бросить их было невозможно.

Решили сначала их «сжечь». Но я предложил каждую машину поставить на танком, защитив их таким образом от огня «синих». Мы вышли из дефила благополучно. Боеприпасы и горючее были спасены.

На тех же маневрах во время разведки моя машина наткнулась на минное поле. Посредник вывел машину из боя, сказав, что у нее перербит обод гусеницы. Тогда я переговорил со своим механиком — водителем т. Альтманом. Мы решили уйти на одной гусенице. Искусный водитель Альтман сумел мастерски

вывести танк на одной гусенице. Машина продолжала путь.

Танки «красных» на маневрах должны были пойти в атаку. Пункт завправки снарядами оказался очень далеко. Нужно было подвести снаряды поближе. Но прямой дороги не было. Дорога обстреливалась «противником».

Шофер транспортной машины считал невозможным подвоз снарядов в условиях обстрела. Я все-таки решил это сделать и сел за штурвал автомобиля. Тогда шофер — отважный парень — решил сам провести машину. И вот мы на огромной скорости под артиллерийским и пулеметным обстрелом проскочили к своим танкам. Снаряды были доста-

влены во-время. Посредник не вывел нас из боя.

Нужно сказать, что решительность, хладнокровие, находчивость и отвага должны быть у каждого тактика. Эти боевые качества, необходимые водителю, нужно всемерно развивать. Ведь эти качества присущи бойцам славной Красной Армии, ее частям и подразделениям. Эти качества воспитали в Красной Армии великие революционные вожди Ленин и Сталин, доблестные полководцы Фрунзе и Ворошилов.

Под руководством товарища Сталина и наркома обороны тов. Ворошилова, Красная Армия за годы сталинских пятилеток выросла в могучую, несокрушимую силу.



Танки на зимних учениях

Фото Кислова

Слуга народа

Герой Советского Союза,
ст. лейтенант Виктор НОВИКОВ

Война будущего — это война огромных людских масс и машин. Она будет вестись машинами всякого рода, действующими и на земле, и в воздухе, и под водой.

В будущей войне на полях сражений будут участвовать тысячи и тысячи танков. Советские танки несомненно будут самыми могучими и самыми многочисленными. Танковая мощь нашей родины огромна, и недаром советская молодежь с таким увлечением изучает авто-бронетанковое дело. Любимым делом стало оно и для меня.

Конечно, научился я владеть танком далеко не сразу. Раннее детство мое протекает в г. Горьком, а потом в Арзамасе, где я окончил среднюю школу и вступил в ряды ленинского комсомола.

В Арзамасском транспортном комбинате я начал работать электромонтером тотчас же по окончании школы.

Когда мне минул 21 год, я был принят в ряды РККА и пошел в бронетанковую часть. Всей душой я отдался изучению боевой техники. Скоро танк стал мне знаком, как свои пять пальцев.

Я понял, овладевая трудным искусством вождения танка и управлении его огнем, что движение машины на поле боя — жизнь, остановка — смерть. Поэтому я боролся за безаварийность, за отличное содержание материальной части, и не раз получал благодарность от командования.

Я старался быть примером для молодых танкистов, и неустанно работал над повышением своей квалификации. Много тренировался я в стрельбе с танка, вождении машины в трудных условиях.

С помощью армейского комсомола я по-большински освоил боевую технику. Стал отличником.

Особенно счастлива я, что мне удалось успешно выполнить специальную записку правительства по



укреплению оборонной мощи Советского Союза. Почетное звание Героя Советского Союза и Орден Ленина, врученный мне Михаилом Ивановичем Калининым в Кремле, побуждают меня еще энергичнее и напряженнее работать на благо родины.

Я молод. Но меня народ удостоил высокой чести: в Лукояновском округе Горьковского края меня избран депутатом Верховного Совета РСФСР.

Много писем я получаю от своих избирателей. Я стараюсь выполнить их указы и удовлетворить справедливые просьбы и жалобы.

В депутатской работе я стремлюсь быть верным слугой народа и следовать историческим указаниям товарища Сталина, которые он дал в своей речи на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа Москвы. Путеводной звездой служат мне слова товарища Сталина:

«Избиратели, народ должны требовать от своих депутатов, чтобы они оставались на высоте своих задач, чтобы они в своей работе не спускались до уровня политических обывателей, чтобы они оставались на посту политических деятелей ленинского типа, чтобы они были такими же ясными и определенными деятелями, как Ленин, чтобы они были такими же бесстрашными в бою и беспопытными в врагам народа, каким был Ленин, чтобы они были свободны от всякой паники, от всякого подобия паники, когда дело начинает осложняться и на горизонте вырисовывается какая-нибудь опасность, чтобы они были также свободны от всякого подобия паники, как был свободен Ленин, чтобы они были также мудры и историчны при решении сложных вопросов, где нужна всесторонняя ориентация и всесторонний учет всех плюсов и минусов, каким был Ленин, чтобы они были также правдивы и честны, каким был Ленин, чтобы они также любили свой народ, как любил его Ленин.»

* * *

В заключение несколько слов о своей работе танкистом. Недавно со мной произошел такой случай. Наша часть была на маневрах. Танковое подразделение, в котором находился и я, получило серьезное задание.

Сигнал. Наши грозные машины ринулись вперед. Вдруг раздался скрежет. С немойверной силой заревели гусеницы танка. Под нами каменистая почва. Перейти на максимальную скорость нельзя, а между тем мы под обстрелом врага.

Я решил — вперед, вперед! Вот и «неприятельские» оковы. Обрушилась на них. Но мгновение — и моя машина охвачена ослепительным столбом пламени. Стало нестерпимо жарко. Что было потом, не помню. Я очнулся от резкого толчка. «Остановился танк!» — промелькнуло в голове.

Мои запасные баки с горючим вспыхнули, решил я. Пламя уже врывается во внутрь машины. Мне угрожала смерть.

Но покинуть свой родной танк я не мог. Нужно его спасти во что бы то ни стало.

Прикрывая глаза от пламени, я ощупью нашел рукоятку управления. Дал ход танку. Я изнемогал от жары. Развернул машину, я помчался в нужном направлении на высих скоростях.

И вот ветер сбил пламя. Машину удалось спасти.

Мы знаем, кому мы служим! Мы, советские патриоты, когда нужна и жизнь свою отдадим народу, нашей партии, великому Сталину!



Танки преодолевают ледяные препятствия Фото Союзфото

Президиума Верховного Совета СССР

Об установлении высшей степени отличия — звания Героя Социалистического Труда

1. Установить высшую степень отличия в области хозяйственного и культурного строительства — звание Героя Социалистического Труда.
2. Лицам, которым присваивается звание Героя Социалистического Труда, одновременно вручается „Орден Ленина“.
3. Утвердить Положение о звании Героя Социалистического Труда.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН

Москва, Кремль. 27 декабря 1938 г.

ПОЛОЖЕНИЕ О ЗВАНИИ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

1. Звание Героя Социалистического Труда является высшей степенью отличия в области хозяйственного и культурного строительства и присваивается лицам, которые своей особо выдающейся новаторской деятельностью в области промышленности, сельского хозяйства, транспорта, торговли, научных открытий и технических изобретений проявили исключительные заслуги перед государством, содействовали подъему народного хозяйства, культуры, науки, росту могущества и славы СССР.

2. Звание Героя Социалистического

Труда присваивается Президиумом Верховного Совета СССР.

а) Герою Социалистического Труда: а) вручается высшая награда СССР — „Орден Ленина“;

б) выдается особая грамота Президиума Верховного Совета СССР.

4. По „Ордену Ленина“, получаемому награжденным одновременно с присвоением звания Героя Социалистического Труда, выплачивается денежное вознаграждение в двойном размере.

5. Герою Социалистического Труда предоставляются права и преимуще-

ства, предусмотренные ст. ст. 10—16 Общего Положения об орденах СССР (С. З. СССР 1936 г., № 24, ст. 220-6).

6. Лишение звания Героя Социалистического Труда может быть произведено только Президиумом Верховного Совета СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 27 декабря 1938 г.

ТРУД—ДЕЛО ЧЕСТИ

В нашей стране, впервые в истории человечества, осуществлен принцип социализма, записанный в Сталинской конституции: «Ог каждого по его способностям, каждому — по его труду».

Только в СССР трудящиеся пользуются плодами своего труда, работают «не на эксплуататоров, не для обогащения туземцев, а на себя, на свой класс, на свое, советское общество, где у власти стоят лучшие люди рабочего класса» (Сталин).

За годы советской власти у нас выросли новые люди, для которых труд из зазорного бремена, из тяжелой повинности, каким он был при капитализме, превратился в дело чести, в дело славы, в дело доблести и героизма.

Мы знаем множество замечательных мастеров социалистического труда. С каждым годом все шире развертывается грандиозное стахановское движение — высшая форма социалистического соревнования

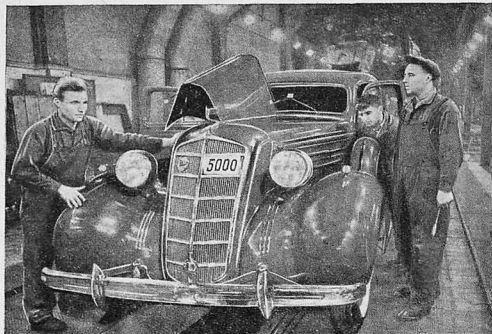
масс во всех областях народного хозяйства. Движимые единым и могучим чувством любви к родине, беззаветной преданности великому делу Ленина — Сталина, десятки миллионов людей ежедневно и ежегодно своим честным трудом умножают богатство, мощь и славу советского народа.

Но пережитки капитализма в сознании людей искоренены еще не полностью. Наряду с большинством, являющим образцы удальчества и трудовой доблести, есть люди, пренебрегающие интересами государства и народа, люди, которые «упорно держатся традиций (привычек) капитализма и продолжают смотреть на Советское государство по-прежнему: дать «ему» работы поменьше и похуже, — содрать с «него» денег побольше» (Ленин).

Именно против этих пережитков капитализма и их носителей — отдельных несознательных, остальных или недобросовестных людей — вральев, летунов, лодырей, прогульщиков, в

защиту интересов честных труженников, интересов социализма направлено постановление Совета Народных Комиссаров СССР, Центрального Комитета ВКП(б) и ВЦСПС «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле».

В нашей стране установлен самый короткий в мире рабочий день, — восьмичасовой, семичасовой, шестичасовой, в зависимости от условий работы. Но лодыри, летуны, прогульщики, не взирая на это, упорно растрачивали рабочие часы — опаздывали на работу, уходили раньше времени, бездельничали в рабочее время и при этом ухитрялись пользоваться всеми правами честных рабочих и служащих при попустительстве руководителей предприятий и профессиональных организаций. Из-за этих людей народ государство терял миллионы рабочих дней, миллиарды рублей.



14 декабря с конвейера автозавода им. Сталина сошла пятитысячная машина ЗИС-101. На снимке — стахановцы-сборщики завода т. С. Волков (слева), Н. Тузавов (в центре) и С. Морозов за окончательной сборкой пятитысячной машины.

Фото А. Грибовского

Некоторые профсоюзные, хозяйственные, а также судебные органы проявляли недопустимый вредный либерализм по отношению к нарушителям трудовой дисциплины, пока им вопреки интересам народа и государства. Они зачастую решали в пользу летунов и прогульчиков вопросы о восстановлении их на работу, о выплате пособий по временной нетрудоспособности, о выселении из заводских квартир. В результате отдельным недобросовестным работникам, мало трудящимся, могли жить за счет государства, за счет народа.

Это вызвало справедливые protesty со стороны большинства рабочих и служащих, которые на страницах нашей печати предлагали внести некоторые изменения в существующие правила внутреннего трудового распорядка и в нормы социального страхования с тем, чтобы «впредь не допускалось одинакового отношения к добросовестным работникам и к лодырям, летунам, чтобы поощрялись только честно работающие рабочие и служащие, а не те, кто подбивает трудовую дисциплину и легко перебегает с одного предприятия на другое».

Новое постановление Совнаркома, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС о дисциплине социалистического труда является выражением воли, желаний и стремлений каждого честного, добросовестного рабочего и служащего. В этом постановлении выражены важные интересы нашего государства, нашей социалистической родины.

«Государство требует и рабочий класс поддерживает это требование, чтобы установленная законом продолжительность рабочего дня соблюдалась в точности и без всяких

нарушений» (из Постановления СНК, СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС).

Закон не допускает одинакового отношения к добросовестным работникам и к лодырям и летунам. Он требует от руководителей предприятий и учреждений обязательно его выполнения прогульчиков, устанавливает выдачу пособий по болезни в зависимости от стажа непрерывной работы в данном предприятии, дает преимущества членам профсоюза перед не-членами профсоюза, преимущества кадровым рабочим и служащим для получения путевок в дома отдыха и т. д.

К огромным средствам, которые советское правительство отускает на жилищное и культурно-бытовое строительство добавится еще немалая экономия по средствам социального страхования. В результате проведения этого постановления трудящиеся получат многочисленные новые жилища. Дети получат сотни новых прекрасных яслей и детских домов. Еще стремительнее будет расти материальное благосостояние миллионов трудящихся.

* * *

Кто трудится честно — тому слава и почет. Выражением огромного внимания в нашей стране к людям героического труда являются указы Президиума Верховного Совета Союза ССР об установлении высшей степени отличия — звания Героя Социалистического Труда и об учреждении медалей «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

Эти указы Президиума Верховного Совета СССР ярко подтверждают слова товарища Сталина, что: «Не имущественное положение, не национальное происхождение, не пол, не

службное положение, а личные способности и личный труд каждого гражданина определяют его положение в обществе».

Только в стране Советов, руководимой великой партией Ленина — Сталина, трудящиеся могут быть удостоены такой высокой награды за трудовую героизм, трудовую доблесть и трудовое отличие.

Быть новаторам, двигать социалистическую индустрию на завоевание новых высот производительно-сти труда, дерзая во славу родины — вот к чему зовут эти высокие награды. Они являются стимулом дальнейшего развития стахановского движения, дальнейшего расцвета промышленности, земледелия, культуры, искусства.

* *

Автомобильный транспорт, ежегодно пополняемый сотнями тысяч машин, работает пока нечточно, с перебоями.

Простой, невывод машин на линию по техническим неисправностям чаще всего являются прямым результатом недисциплинированной работы гаражного персонала и самих водителей.

Водитель не сделал своевременной заявки на ремонт, не обратил внимания на мелкую неисправность и она переросла в крупную. Ремонтная бригада не выполнила заявочного ремонта или выполнила его недобросовестно, а в результате — длительный простой машины и вызов скорой технической помощи.

Дисциплинированный водитель работает без аварий. Он знает свою машину, бережет ее, вовремя устраняет малейшие неполадки и работает аккуратно, строго соблюдая правила уличного движения. Таких водителей на автотранспорте тысячи, десятки тысяч. Многие из них имеют многолетний стаж и ни одной аварии, ни одной поломки машины. Но безаварийные автогазы и автоколонны насчитываются пока единицами.

Подвальющее большинство аварий происходит по вине самих водителей — беспечных, недисциплинированных. Нечестное отношение водителей к своему труду, приход на работу в нетрезвом виде, приводит иногда к тяжким преступлениям — авариям с человеческими жертвами.

Широкие массы автотрактористов с презрением относятся к лодырям, разгильдяям, личкам, аварийщикам. Они не хотят и не будут терпеть их в своей среде. Хозяйственники, руководители автобаз, парков, гаражей должны решительно пресечь опоздания, прогулы, строго выполняя данную им директиву о борьбе с лодырями и летунами.

Постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС стало знаменем борьбы всего народа за дальнейшее укрепление социалистической дисциплины труда. Высокая трудовая дисциплина — залог повышения производительности труда, хозяйственной и оборонной мощи нашей страны, залог победы коммунизма.

За социалистическую дисциплину труда

Б. АЛЬТШУЛЛЕР

Стахановцы, ударники автотранспорта, наряду с сотнями тысяч стахановцев других отраслей народного хозяйства показывают образцы высокой трудовой дисциплины, социалистического отношения к труду. Однако, есть на автотранспорте и люди отсталые, несознательные, нарушающие дисциплину, люди, которые не желают работать по-честному, не думают об интересах государства. И на целом ряде автомобильных предприятий им — летунам, прогульщикам, лодырям — жилось вольготнее.

В 12-м грузовом таксомоторном парке за 10 месяцев 1938 г. выбыло больше 1 000 чел., принято на работу 830 чел.; в 3-й автобазе Управления торговли за тот же период выбыло 419 чел., принято 554 человека. Любители «длинного рубля», злоупотребляя советским трудовым законодательством, пользуются тем, что в нашей стране навсегда ликвидирована безработица, что спрос на рабочую силу увеличивается с каждым днем.

Иной новичок в автомобильном деле, окончив шоферскую школу и не отработав положенного срока в предприятии, затретьшим на его учебу государственные средства, уходя в другой гараж, где «горе-руководители охотно предлагали ему удвоенную заработную плату. Эти летуны разлагающе действовали на отделившиеся малосознательных шоферов, дезорганизуя работу автотранспорта. Никакой борьбы с летунами и теми, кто поощряет их, не велось.

В Москве (да и только ли в Москве?) немало шоферов работает одновременно в двух местах с ведома руководителей обоих гаражей.

К чему это приводит? — К росту аварий и нарушениям.

Привлекались ли к ответственности руководители, практиковавшие подобное беззаконие? Нет.

Стремясь обеспечить себя рабочей силой, хозяйственники сквозь пальцы смотрели на прогулы, опоздания, либерально относились к разного рода нарушениям трудовой дисциплины.

В 12-й таксомоторный парк поступил на работу шофер Смирнов. «Потрулившись» два дня, он получил от врача бюллетень на 4 дня и сверх того прогулял еще три дня. По закону о борьбе с прогулами Смирнов подлежал увольнению. Однако администрация допустила его к работе. Два дня после этого проработал Смирнов и уволился по «личному желанию».

А вот другой пример, говорящий о том, как некоторые руководители потворствовали нарушителям дисциплины. В том же 12-м таксомоторном парке работал шофер Жуков. 31 июля прошлого года производственно-товарищеский суд судил его за обочет пассажиров и вымогатель-

ство. Суд потребовал от администрации увольнения Жукова. Однако дирекция отпустила Жукова «по личному желанию». На следующий день Жуков преспокойно устроился в 6-м таксомоторном парке, а через месяц шоферы 12-го парка встретились с Жуковым на совещании стахановцев, созванном трестом «Мостаксомотор». Вот уж, где вольготно живется нарушителям трудовой дисциплины!

В 4-й автобазе Метростройа некоторые рабочие не вышли на работу в свою смену, сами себе установив выходные дни. Так поступили смазчик Голубев, слесарь Смирнов, окочник Буинов. Однако серьезная администрация допустила их к работе, объявив им выговор.

Профсоюзные организации, вместо решительной борьбы с прогульщиками и дезорганизаторами производства, часто становились на путь их защиты.

Производственно-товарищеские суды часто рассматривают дела о нарушителях трудовой дисциплины с большим опозданием. Так, 8 января производственно-товарищеский суд 3-й автобазы Управления торговли рассмотрел дело шофера Корнеева о том, что он 5 сентября 1938 года приписал себе лишнюю езду.

Таким образом, в течение четырех месяцев производственно-товарищеский суд попустительствовал расхитителю социалистической собственности.

Немало таких случаев, когда уволенные за нарушение трудовой дисципли-

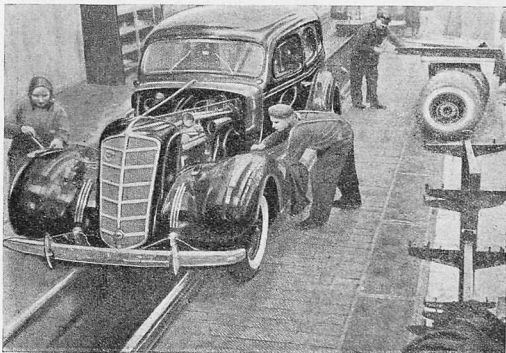
ны восстанавливались на работе по решению РКК, инспекции труда и народных судов с оплатой за «выгуленный прогул».

Роль профсоюзов в деле воспитания коммунистической дисциплины труда исключительно велика. Производственные союзы, товарищеские производственные суды, собрания, культурно-массовая работа, — все это рычаги, с помощью которых профсоюз должен воспитывать в каждом рабочем и служащем чувство сознательного, честного отношения к порученному делу.

Профсоюзные органы, опираясь на лучших кадровых рабочих, должны создавать атмосферу нетерпимости по отношению к прогульщикам, лодырям, летунам, чувствующим себя «дичинками» на производстве.

Постановление Совета Народных Комиссаров СССР, Центрального Комитета ВКП(б) и ВЦПС «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, усилению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле» свидетельствует о том, с какой огромной заботой относятся к интересам народа Советское правительство и Сталинский Центральный Комитет партии.

Автомобилисты встретили новый закон с огромным удовлетворением и ответят на него высокосоциальным отношением к своим обязанностям, организованностью и дисциплинированностью, новыми образцами стахановского труда.



На главном конвейере легковых автомобилей Московского автозавода им. Сталина
Фото Э. Брагловского



ОБОРОННЫЕ ПОДАРКИ матери родине

11 декабря 1938 г. в «Комсомольской правде» было опубликовано письмо группы Героев Советского Союза тт. А. Серова, И. Машинка, А. Влгавещенского, И. Черволято, Г. Ваторшина с призывом к молодежи нашей страны подготовить тысячи оборонных подарков матери-родине в честь XXI годовщины Красной Армии и к празднику международной proletарской солидарности — 1 мая.

«Победу над врагом, — писали Герои Советского Союза, — нужно готовить в мирное время. Молодые рабочие, колхозники, молодые представители советской интеллигенции должны упорной работой над укреплением оборонной мощи своей родины ответить на замечательное указание товарища Сталина о мобилизационной готовности всего советского народа.

«Пусть каждый из вас, не отрываясь от своей основной работы, овладеет оборонной профессией. Изучайте военное дело! Идите в аэроклубы, овладейте искусством летать на самолетах, прыгать с парашютами! Учите стрелять из боевых винтовок и пулеметов. Учитесь гранатометному делу! Создавайте отряды снайперов, автомобилистов, танкистов!»

ЦК ВЛКСМ в специальном постановлении отметил большое оборонное значение предложения Героев Советского Союза и рекомендовал комсомольским организациям обеспечить это письмо и наметить практические мероприятия по развертыванию массово-оборонной работы.

Этот призыв нашел живейший отклик в воинских частях, на заводах,

фабриках, в колхозах, учебных заведениях и учреждениях. Молодые патриоты делом отвечают на призыв Героев.

Готовят подарки

Молодежь киевского завода «Ленинская кузница» горячо откликнулась на письмо Героев Советского Союза о подготовке оборонных подарков матери-родине.

Комсомольцы модельного и инструментального цехов организовали пулеметные кружки. Начальник участка механического цеха комсомолец Снявский, недавно вернувшийся из Красной Армии, готовит из числа заводской молодежи автомобилистов. Комсомольская стахановская бригада слесарей т. Мариниченко также обязалась овладеть сложной техникой вождения машин.

Мотоциклы-пулеметчики

На Московском велозаводе создан мотоциклетно-пулеметный кружок. Занятия рассчитаны на 140 часов. За это время кружковцы под руководством опытных инструкторов научатся водить мотоцикл, постигнут искусство меткой стрельбы из пулемета. В кружке занимается 22 человека.

Обязательство к годовщине РККА

Мотосекция 1-го Государственного подшипникового завода объединяет 300 человек. К XXI годовщине Крас-

ной Армии секция обязалась выпустить 50 мотоциклов, провести соревнования для отбора лучших гранатометчиков с мотоцикла, подготовить 50 мотоциклистов-пулеметчиков.

Шахтеры изучают автомобиль

Автомотосекция Черемховского спортивного общества «Угольщик» организовала два кружка по изучению автомобиля и мотоцикла. В кружки записалось больше 60 человек.

Сейчас кружки заканчивают свою работу. Учащиеся получают права шоферов и мотоциклистов-любителей.

Учитывая огромный интерес к автомобильному делу со стороны молодежи, автомотосекция приступила к комплектованию двух новых групп, в которых будет заниматься 70 человек.

Значительно расширяется материальная база. Будет приобретено 4 мотоцикла и легковая машина М-1.

Поход в противогазах

Работники автобазы № 3 им. Л. М. Кагановича организовали коллективный поход в противогазах.

150 участников похода прошли 5 км, не имея ни одного нарушения, показав пример дисциплинированности и выдержки.



Молодые стрелки на всесоюзных стрелковых соревнованиях 1938 г.

Фото Рабиновича

О ПИСЬМЕ ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

„Подготовим родине тысячи оборонных подарков“

Постановление Центрального совета Осоавиахима СССР

Герои Советского Союза гг. Серов, Машляк, Благоевещенский, Чернолятка и Баторшин обратились к советской молодежи с призывом к XXI годовщине Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота и к празднику международной солидарности трудящихся — 1 мая — подготовить тысячи оборонных подарков матери-родине. Этот призыв Героев Советского Союза, поддержанный Центральным комитетом ВЛКСМ, нашел горячий отклик среди самых широких масс юношей и девушек нашей страны.

Тысячи молодых советских патриотов берут на себя обязательства по овладению военной профессией без отрыва от производства и улучшению всей оборонной работы.

Центральный совет Осоавиахима СССР считает, что это новое замечательное патриотическое движение советской молодежи выдвигает перед нашим оборонным обществом ряд новых ответственных задач.

Осоавиахимовские организации должны использовать новое движение молодых патриотов для укрепления всей работы оборонного общества, для роста его рядов, для подготовки новых военно-обученных кадров, до конца преданных делу Ленина—Сталина. Укрепляя работу Общества, осовавиахимовские организации помогут молодым патриотам выполнить взятые ими обязательства по подготовке оборонных подарков матери-родине.

Центральный совет Осоавиахима СССР постановляет:

1. Предложить советам первичных организаций Осоавиахима учесть конкретные оборонные обязательства молодежи и пересмотреть планы своей работы. Советы Осоавиахима должны развернуть сеть новых военных кружков, обеспечить их руководителями и инструкторами, привлекая к руководству кружками командиров запаса и отпускников — красноармейцев и краснофлотцев. Планы работы осовавиахимовских организаций должны быть обсуждены на совместных собраниях членов Осоавиахима и комсомольцев.



Отличницы учебы гг. Ф. Полякина (слева) и К. Семина — участницы Осоавиахимовской автошколы Свердловского района г. Москвы

Фото В. Тьюкеля

2. Обсудить письмо Героев Советского Союза во всех учебных организациях Осоавиахима (аэроклубах, школах, учебных пунктах, постоянных формированиях). Дело чести каждого преподавателя и курсанта учебной организации Осоавиахима подготовить оборонные подарки матери-родине к XXI годовщине РККА и Военно-Морского Флота и к празднику международной солидарности трудящихся — 1 мая. Учебные организации Осоавиахима должны обеспечить всемерную помощь первичным организациям в развертывании военно-массовой работы.

3. Районные, городские, областные, краевые, республиканские советы

Осоавиахима, помогая первичным и учебным организациям Осоавиахима, должны вести свою работу так, чтобы вовлечь в движение молодых патриотов широкие слои взрослого населения нашей страны. Для этого советы Осоавиахима обязаны усилить массово-политическую работу среди членов Общества, улучшить руководство первичными организациями и обеспечить их необходимыми учебными пособиями.

Зам. председателя Центрального совета Осоавиахима

комбриг ЗЛАТОЦЕТОВ.

ИЗМЕНЕНИЯ В КОНСТРУКЦИИ БЕНЗИНОВОГО АВТОМОБИЛЯ при переводе его на работу на генераторном газе

Военинженер 2-го ранга Л. Ф. РУДАКОВ

Существующая практика проектирования газогенераторных автомобилей за границей и у нас показывает, что конструкторская мысль много работает над возможностью приспособления обычного стандартного бензинового автомобиля для работы на генераторном газе. В частности проектируются грузовые газогенераторных автомобилей в нашей стране основано на использовании стандартных шасси автомобилей ЗИС-5 и ГАЗ-АА.

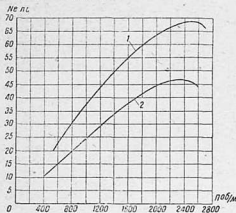


Рис. 1. Внешние характеристики двигателя ЗИС-5. 1 — на бензине при степени сжатия 4,5; 2 — на генераторном газе при степени сжатия 7,0

Газогенераторный автомобиль более сложен по конструкции, чем бензиновый, и в процессе работы требует к себе большего внимания.

На автомобиле дополнительно к существующему оборудованию монтируются, как известно, газогенераторная установка, предназначенная для газификации топлива, т. е. для превращения твердого топлива (дров, угля, торфа, различных брикетов и т. д.) в горючие газы. Помимо этого в конструкцию бензинового автомобиля, приспособленного для работы на генераторном газе, вносятся ряд изменений.

Двигатель внутреннего сгорания, работающий на жидком топливе, не может быть сразу переведен на генераторный газ, так как мощность его в этом случае снижается до 50—60%. Конструктивные изменения, вносимые в двигатель, дают возможность сократить потерю мощности до 30—35%.

Одной из основных причин понижения мощности двигателя при переводе его с бензина на газ является меньшая теплотворная способность рабочей смеси, составленной из генераторного газа и воздуха, по сравнению с бензиновой смесью. Теплотворная способность бензиновой смеси, поступающей в цилиндры

двигателя, составляет около 800 калорий на 1 куб. м смеси, в то время как теплотворная способность газовой смеси при равных условиях т. е. при одинаковом давлении и температуре, составляет только 500—550 калорий на 1 куб. м смеси.

Вторая причина снижения мощности газового двигателя — меньшая скорость сгорания газовой смеси по сравнению с бензиновой. Для уменьшения потерь мощности, вызываемых низкой скоростью сгорания газовой смеси, необходимо применять более высокую степень сжатия, до 8—9. Увеличение степени сжатия желательно также потому, что оно приводит к увеличению термического коэффициента полезного действия двигателя, не вызывая каких-либо вредных последствий в его работе, так как газовая смесь менее склонна к детонации и самовоспламенению.

Увеличение степени сжатия достигается двумя способами: переделкой поршней двигателя и изменением головки блока цилиндров.

У двигателя газогенераторного автомобиля ЗИС-21 степень сжатия повышена до 7, против 4,6 в нормальном бензиновом двигателе ЗИС-5. На газогенераторном автомобиле ГАЗ-АА с установкой НАТИ Г-14 ставится двигатель М-1. Степень сжатия его повышена до 6,4 против 4,6 в стандартном бензиновом двигателе. В обоих случаях повышение степени сжатия достигнуто путем постановки новой головки блока с уменьшенной камерой сгорания. Ша-

туно-крышопиная группа на обоих двигателях оставлена без изменений.

Третьим фактором, влияющим на снижение мощности двигателя, является значительно более низкое наполнение цилиндров двигателя при работе на генераторном газе. Объясняется это тем, что температура газовой смеси, подводимой к двигателю, выше, чем температура бензиновой смеси. Поэтому за единицу времени (при всех прочих равных условиях) в цилиндры газового двигателя будет засосано меньшее по весу количество рабочей смеси. Чтобы улучшить наполнение цилиндров, необходимо как можно лучше охладить газ перед поступлением его в цилиндры.

Температура газа зависит от режима работы газогенераторной установки, температуры окружающего воздуха, скорости движения автомобиля и расположения охладителей.

Охладители желательно располагать на автомобиле так, чтобы они лучше омывались встречным потоком воздуха, что способствует лучшей передаче тепла от металлических частей охладителей во внешнюю среду, и были предохранены от наружного загрязнения, так как в этом случае ухудшается процесс теплопередачи и нарушаются нормальные условия охлаждения газа.

В двигателях внутреннего сгорания, работающих на жидком топливе, в целях лучшего испарения горючего, применяется подогрев рабочей смеси, для чего в большинстве слу-



Участник большого пробега газогенераторных автомобилей орденосец т. В. Плутин объясняет устройство газогенераторной установки

Фото М. Клименкова

Чаще используется теплота отработанных газов. Всаивающий и выхлопной коллектор располагают ближе друг к другу, а зачастую откладывают вместе, как одну деталь. Применяют также ряд других специальных мер для подогрева воздуха или рабочей смеси.

Но если в бензиновых двигателях подогрев рабочей смеси крайне желателен, то в газовом двигателе он совершенно не требуется. Наоборот, для лучшего наполнения цилиндров, как уже указывалось, генераторный газ должен быть достаточно хорошо охлажден.

Исходя из сказанного выше, для уменьшения подогрева газовой смеси от теплоты отработанных газов всаивающий коллектор двигателя автомобиля ЗИС-21 отливается отдельно от выхлопного коллектора, а для двигателя М-1 всаивающий коллектор отливается по новой модели. Относительно расположения всаивающего коллектора на двигателях автомобилей ЗИС-21 и ГАЗ-АА с установкой НАТИ Г-14 также изменено с целью избежать подогрева газовой смеси.

Наполнение цилиндров уменьшает также и по той причине, что сопротивление всасыванию при работе двигателя на газе значительно больше, чем при работе на бензине. В бензиновом двигателе рабочая смесь от карбюратора до цилиндров проходит небольшой путь по всаивающему коллектору. В газовом двигателе генераторный газ, прежде чем попасть в цилиндры, проходит довольно длинный путь через систему очистителей, а также трубопроводов, соединяющих между собой отдельные агрегаты установки.

Чтобы уменьшить сопротивление движению газового потока, необходимо избежать больших углов поворота в трубопроводах и увеличить проходное сечение всаивающего коллектора. В частности на двигателе ЗИС-5, приспособленном для работы на генераторном газе, размеры всаивающего коллектора увеличены до 40 × 42 мм против 36,5 × 36,5 мм в нормальном бензиновом двигателе. Диаметр входного отверстия всаивающего коллектора увеличен с 41 до 46 мм.

Несмотря на ряд мер, принимаемых для сохранения мощности газового двигателя, все же она значительно ниже мощности бензинового двигателя. Наглядное представление об этом дают кривые на рисунках 1 и 2.

Максимальная мощность двигателя ЗИС-5 на газе составляет 47 л. с. против 68 л. с., развиваемых двигателем на бензине, т. е. падает на 30%, а на малых и средних оборотах на 30—35%.

У двигателя М-1 падение мощности составляет также около 35%. При этом следует отметить, что внешняя характеристика двигателя М-1 на генераторном газе, снятая в газогенераторной лаборатории Научно-исследовательского автоотракторного института, соответствует условию охлаждения газа, подводимого к смесителю, до 20° С, что безусловно повлияло на увеличение мощности двигателя. В условиях нормальной



Обзор газогенераторного автомобиля на стоянке Фото И. Паккова

работы двигателя на автомобиле достигнуть охлаждения газа до такой низкой температуры чрезвычайно трудно. Поэтому в нормальных эксплуатационных условиях двигатель М-1 будет развивать мощность немного меньшую.

На автомобиле ЗИС-21 для повышения надежности работы двигателя при увеличенной степени сжатия (7), вместо батарейного зажигания ставится магнето типа СС-6. Шестиугольное электрооборудование заменено двенадцативольтовым. Две шестивольтовых батареи емкостью по 144 ампер-часа каждая соединены последовательно и обеспечивают быстрый розжиг газогенератора. Динамомашинка типа ГА-27, мощностью 225 ватт, стартер — стандартный МАФ, запальные свечи — стандартные 18 мм.

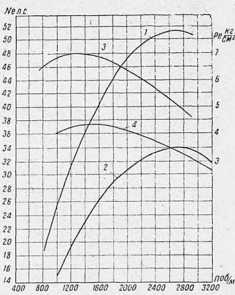


Рис. 2. Внешние характеристики двигателя М-1: 1 — на бензине при степени сжатия 6,3; 2 — на генераторном газе при степени сжатия 6,3; 3 — эффективное давление при работе на бензине; 4 — эффективное давление при работе на газе.

На автомобиле ГАЗ-АА НАТИ Г-14 оставлено шестивольтовое электрооборудование. Зажигание — батарейное. Ввиду того, что автомобиль для розжига газогенератора оборудован электрическим вентилятором, являющимся дополнительным потребителем электроэнергии, взамен стандартной ставится батарея большей емкости (112 ампер-часов вместо 80). Стандартный электрогенератор также заменен генератором большей мощности.

Для нужд гаражного маневрирования на автомобилях ЗИС-21 и ГАЗ-АА НАТИ Г-14 ставится карбюратор Солекс-2 горизонтального типа. При этом в случае порчи вентилятора или разрядки батарей розжиг может быть произведен двигателем. Двигатель пускают на бензине, после чего сообщают его с системой газогенераторной установки путем открытия соответствующих заслонок. Через 1—2 минуты можно прекратить доступ бензина и перевести двигатель на питание генераторным газом.

На обоих автомобилях ставятся усиленные радиаторы. На ЗИС-21 монтируется радиатор, имеющий 134 трубки вместо 91 на ЗИС-5, а на автомобиле ГАЗ-АА НАТИ Г-14 ставится радиатор трехосного автомобиля ГАЗ-30.

Постановка усиленного радиатора необходима по двум причинам:

1) на ЗИС-21 так же, как и на ГАЗ-АА НАТИ Г-14 главная передача ставится с повышенным передаточным числом;

2) при повышенной мощности газового двигателя для преодоления препятствий приходится часто пользоваться низшими передачами. Число оборотов газового двигателя, приходящееся на единицу пройденного пути, значительно больше, чем бензинового, а следовательно, при всех прочих равных условиях будет наблюдаться больший нагрев двигателя.

КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА РЕМОНТ?

Газогенератор и вертикальный очиститель автомобиля ЗИС-21 размещены по бокам кабины (газогенератор с правой, а очиститель с левой стороны). Задний правый угол кабины срезают, вследствие чего газогенератор целиком вписывается в габариты автомобиля ЗИС-5. Полезная площадь платформы такая же, как и в бензиновом автомобиле. Так как газогенератор монтируется с правой стороны (по ходу автомобиля), то передняя правая рессора ставится усиленной (толщина 1—2—3—4 листов 8 мм вместо 6,5 мм в ЗИС-5).

На автомобиле ГАЗ-АА НАТИ Г-14 газогенератор и вертикальный очиститель размещены позади кабины симметрично продольной оси автомобиля. Между газогенератором и вертикальным очистителем установлен металлический ящик для хранения запасного топлива. При таком размещении агрегатов газогенераторной установки платформу автомобиля в передней части пришлось укоротить, вследствие чего полезная площадь ее уменьшилась на 25%.

Вес газогенераторной установки ЗИС-21 (без топлива и газогенератора) составляет 500 кг, а вес установки НАТИ Г-14 (тоже без топлива в газогенераторе и без ящика для запасного топлива) — 415 кг. В связи с увеличением мертвого веса газогенераторного автомобиля грузоподъемность ЗИС-21 принята в 2500 кг, а ГАЗ-АА НАТИ Г-14 — в 1250 кг.

Уменьшение мощности двигателя при работе на генераторном газе а также увеличение мертвого веса автомобиля за счет монтажа газогенераторной установки приводит к некоторому снижению тяговых качеств газогенераторного автомобиля по сравнению с бензиновым. Для повышения тяговых качеств главной передачи на автомобиле ЗИС-21 ставится с передаточным числом 7,66:1,0 против 6,41:1,0 в бензиновом автомобиле ЗИС-5. Увеличение передаточного числа достигнуто за счет изменения числа зубьев цилиндрических шестерен (14 и 46 вместо 16 и 44 в автомобиле ЗИС-5).

На первых автомобилях ГАЗ-АА с установкой НАТИ Г-14 образца 1937 г. главная передача также поставлена с повышенным передаточным числом 7,5:1,0 вместо 6,6:1,0. Вопрос о целесообразности увеличения передаточного числа главной передачи автомобиля ГАЗ-АА НАТИ Г-14 пока еще не решен. Постановка двигателя М-1 обеспечивает вполне удовлетворительные тяговые качества и при стандартной главной передаче.

Ремонт аккумуляторов для Белоярской автоколонны № 20 треста «Сельхозтранс» производит Новосибирская аккумуляторная мастерская. Результаты этого «ремонта» очень плачевные. В одном аккумуляторе после 20 часов работы банка дала трещину, а после 46 часов аккумуля-

тор вовсе вышел из строя. Остальные пять аккумуляторов работали после ремонта не более 150—200 часов.

Кто же отвечает за качество работы в Новосибирской аккумуляторной мастерской?

Н. Сицов

ВЫПОЛНЯЕМ УКАЗАНИЯ „ПРАВДЫ“

Госавтоинспекция г. Винницы (УССР) провела общегородское совещание шоферов, на котором обсуждалась передовая статья газеты «Правда» — «Новости большевистский порядок в автомобильном хозяйстве».

После доклада начальника Госавтоинспекции выступили и приглашенные шоферы гг. Филоново, Троицк, Милыштейн, Гажалев и другие рассказали о ненормальностях, имеющих в работе автохозяйств города и области.

Водители-стахановцы внесли ряд предложений: улучшить работу бензиноколон, создать в городе моечную для машин индивидуальных владельцев, расширить отдельные участки дорог, систематически повышать квалификацию водителей и т. д. Особое внимание было уделе-

но вопросу внедрения в автохозяйства плано-профилактического ремонта автомобилей.

Совещание отметило безаварийную работу гаражей обнинского и областного треста, а также стахановскую работу ряда водителей.

Шофер областного треста г. Тарасук на автобусе ЗИС № 1 сделал 117 тыс. км до капитального ремонта, шофер автобуса № 4 т. Покер сделал 114 тыс. км, стахановцы Боднер, Вишневский и Тарнавский сэкономили за 1938 г. каждый по 700 кг горючего. Безаварийно, с экономией горючего работают также шоферы-стахановцы Винницкой автоколонны Сельхозтранса тт. Роздайбида и Мрнф.

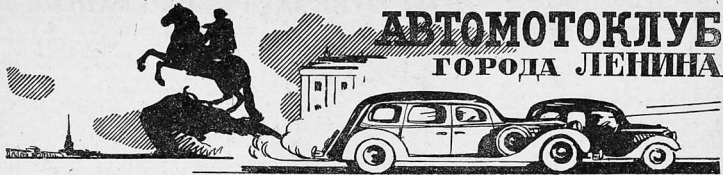
Базарский



В И-ском бронетанковом училище учатся братья комсомольцы Ионовы — Федор, Иван и Пикета. В училище недавно принял четвертый брат Александр. Все они зачислены в состав одного взвода. На снимке — командиры подразделения капитан-орденоносцы И. П. Пугачев беседует с Александром Ионовым (крайний слева), справа от него Федор, Иван и Пикета.

Фото В. Александрова

АВТОМОТОКЛУБ ГОРОДА ЛЕНИНА



В роскошном особняке, в Ленинграде, разместились один из старейших и лучших автомотоклубов нашей страны. Он является пионером советского автоспорта.

История ленинградского клуба, возникшего на заре революции, очень поучительна. Наша молодая республика, разоренная войной, не имела еще своей автомобильной и мотоциклетной промышленности (ее возникновение относится к первым годам сталинских пятилеток). Царская Россия оставила нам ничтожный, разбитый автопарк.

Однако с первых же лет существования советской власти в Ленинграде закипела спортивная жизнь. Энтузиасты автотодела отдались ему всей душой. Их не останавливали ни дырявые порты, ни сушеная вобла... Спортивные соревнования проводились регулярно. На старт выходил десяток-другой мотоциклистов.

Конечно, соревнования в ту пору были не такие, как ныне. Они носили крайне примитивный характер. Преобладали шоссейные гонки на большие дистанции. Проводились они на шоссе, открытом для всех. Жизнь спортсмена подвергалась большой опасности. С минуты на минуту его ожидало роковое столкновение со встречными машинами.

Кроме риска для жизни, гонщики встречали на своем спортивном пути тяжелые препятствия. Их усилия не всегда находили дружную поддержку общественности. Во время соревнований хозяйственники не освобождали их от работы на производстве. Приходилось брать отпуск за свой счет. Спортсменам негде было ремонтировать свои машины. Ни о каких ремонтных базах или мастерских думать, конечно, не приходилось. Даже горячее и смазочное спортивное оборудование за свои собственные деньги.

Но воодушевленные победами революции ленинградские спортсмены развивали автоспорт, ставили его на службу обороны родины. Все свое свободное время они посвящали губернскому всеобучу. Тысячи молодых допризывников овладевали под их руководством водительским искусством. Впоследствии из их среды выросли спортсмены, достойные высокого класса ленинградской элиты.

Прошел ряд лет, завершившихся окончательной победой социализма в СССР. Резко изменились условия

для развития автоспорта. Разросся ленинградский клуб, расширился свое влияние на предпрятиях, в добровольных спортивных обществах. Умножились ряды мастеров автоспорта.

В предельных пределах ленинградцев пагуют испытанным спортивным-энтузиасты. Вот уж ряд лет возглавляет технические комиссии всесоюзных автосоревнований старейший мотоциклист Л. П.

И. С. Маковецкий. Гонщик А. А. Эрлер, конструктор нового типа двухтактного мотоцикла К. К. Скрябинский, автор единственного учебного пособия по мотоциклу А. М. Иерусалимский продолжают судейскую работу.

Ленинградский автомотоклуб подготовил «старикам» достойную смену. С исключительным успехом выступал в 1937 г. Антон Устинович Мустейке, завоевав звание чемпио-



Валерий Павлович Чкалов на трибуне всесоюзных автосоревнований

Фото В. Довгалю

Петров. Активно работает П. П. Воротилкин, неоднократный чемпион и рекордмен СССР, не пропустивший с 1921 по 1931 г. ни одного мотосоревнования. В прошлом т. Воротилкину принадлежало 35 всесоюзных рекордов, установленных им на разных дистанциях и по разным классам машин. Начиная с 1931 г. т. Воротилкин является бесспорным председателем ленинградского судейского коллегия, а с 1936 г. — заместителем главного судьи всесоюзных соревнований. Ему выпала высокая честь работать вместе с покойным Валерием Павловичем Чкаловым. Звездка выступает еще на соревнованиях рекордмен и чемпион СССР

на СССР по мотоспорту. Им установлен ряд всесоюзных рекордов. Тов. Мустейке врал шифтово над способной спортивной Иной Добжинской. С прошлого года начал гонять Борис Перельштейн. Вначале ему очень не везло. Но разыгранный перенеста Ленинграда принес т. Перельштейну выдающийся успех. Он завоевал по своему классу машин все пять первых мест — по километровке с хода и с места, по 5-километровке с хода, по 50 и 100-километровой шоссейной гонке. Большие надежды подают гг. Быстров, Романов, Борзин, Комсомолец. Борзин завоевал на соревнованиях по комплексу в классе «стариков» третье

место, уступив первые два «сладкам» Мустейкину и Евгению Мазнину. Интересные результаты показали два юных гонщика — шестнадцатилетний Сергей Сергеев и ученик средней школы Олег Мухлин.

Ленинградский автомотоклуб гордится не только своими способными питомцами, но и хорошими делами. Он отличается от ряда других клубов богатой инициативой. Спортивные соревнования его разнообразны. В прошлом году ленинградцы ввели 5-километровую классическую дистанцию, и на основе их опыта она была использована на всесоюзных соревнованиях. Значение этого нововведения огромно. 5-километровка обязывает подходить к форсировке машины с большей осмотрительностью. Иначе сгорить.

Ленинградцам принадлежит идея возрождения мотогонок на треке. В 1925 г. они открыли мотовелодром на стадионе имени Ленина, привлекавший массового зрителя. Иные мотоциклетные соревнования пользовались у горожан почти такой же популярностью, как и крупные межгородские футбольные матчи. По размерам своим, по уклону выражий трек вполне удовлетворял спортсменов легкого класса машин. Однако в 1932 г. его сломали. Президиум Ленинградского Совета вынес решение о постройке нового автомотодрома. Автомотоклуб нашел в районе Пулково (в 20 км от Ленинграда) замечательный участок, который входит в черту будущего большого Ленинграда и к которому полыхнет линия метро. Но постановление Ленсовета осталось на бумаге. До сих пор не разрешен вопрос даже о постройке дешевого дортрека (гаревой дорожки).

Поэтому спортсмены решили использовать спорт бы свой ипподром. В октябре 1938 г. они с успехом провели на ипподроме мотогоноку на 10 км (10 кругов). Это было увлекательное зрелище. Нина Добжинская,



Антон Устинович Мустейкас

Фото М. Прехнера

начавшая дистанцию третьей, в упорной борьбе обошла одну, а затем и другую конкурентку и финишировала первой (9:21,1). «Старички» прошли два заезда. На втором заезде завязалась борьба между Мустейкисом, Е. Мазниным и Курчевским. Мазнину не повезло: на выраже его машина упала, Гонщик быстро поднялся, но продолжать гонку уже не имело смысла. Его далеко опередили. Курчевский пытался догнать Мустейкиса, но пролет все увеличивался, и первым к финишу пришел Мустейкас (8:54,8). В 1936 г. ленинградцы впервые

провели автомобильные соревнования на лучшее выполнение правил уличного движения, а в 1938 г. они повторили этот замечательный опыт с мотоциклистами. Маршрут мотогонок пролегал по оживленным улицам, изобиловавшим сложными левыми поворотами. Со старта, даного на площади Воровского, пошли 111 участников. Только девять из них закончили дистанцию (15 км), не нарушив правил уличного движения. Остальные вымогли маршрут повышенной скорости, выезжали на перекрестки под красный и желтый сигналы, обгоняли справа.

Первые места в различных категориях заняли: Якерсон (мотоциклы-одиночки, «Старт»), Евантулова (мотоциклы-одиночки, «Старт»), Розов (мотоциклы с коляской, «Каучук»). Гонки привлекли участников из 17 добровольных обществ. Кроме того, они привлекали к себе интерес многих жителей Ленинграда.

Ленинградцам принадлежит инициатива в развитии автомобильного спорта, незаслуженно забытого в других городах Союза. Они много работают над подготовкой скоростных машин. Первым построил спортивный автомобиль с полуобтекаемым корпусом на базе ГАЗ-А заместитель директора гаража ленинградского почтамта, страстный любитель автоспорта Г. Г. Цетков. В конце 1936 г. он установил рекордную скорость — 113,5 км/час. Постепенно этот рекорд улучшался его сораздачниками — т. Герелем, Лаврентьевым, Жаровым, Клещевым. Последний из них является держателем абсолютного рекорда по классу советских машин. Во время всесоюзных соревнований в Киеве он показал на километровку и 5-километровку с хода лучший результат: 143,5 км/час.

Автомотоклуб систематически проводит массовые соревнования автоспортсменов. На соревнованиях, посвященных 20-летию ВЛКСМ и совпавших с юбилеем русского автоспорта, в рядах участников были молодые стажеры — Кричевский, Мошквич, Шукело, профессор консерватории Черноголов и артист музыкальной комедии Свищевский. Каждый из них немало поработал над форсировкой своих машин. Первенство на километровку с хода по классу стандартных машин оспаривало 30 гонщиков.

Сейчас автомотоклуб занят перестройкой своей работы. Некоторые спортсмены болезненно переживают ликвидацию клубного членства.

За последнее время спортивно-массовая работа в Ленинграде значительно улучшилась. Об этом свидетельствуют цифры. В 1937 г. автомотоклуб провел 14 соревнований, в которых участвовало 240 чел. В 1938 г. в 17 соревнованиях число участников возросло до 1249 чел. Этот резкий перелом достигнут усилиями 17 добровольных обществ, занимающихся культивированием автоспорта. Нет сомнения, что в него втянутся новые сотни и тысячи молодых патриотов нашей родины.



Ленинградские спортсмены — инициаторы буксирной езды на мотоциклах. Их очень широко используется москвичами

Фото М. Прехнера

И. В.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УКАЗАТЕЛИ ПОВОРОТА— КАЖДОМУ АВТОМОБИЛЮ

С каждым годом меняют свой облик города и поселки нашей страны. Расширяются улицы и перекрестки, появляются новые тысячи километров асфальтовых дорог, на перекрестках устанавливаются светофоры, устраиваются переходные дорожки и т. п.

Все эти мероприятия направлены к тому, чтобы обеспечить высокую эффективность работы транспорта и безопасность движения.

Интенсивное движение транспорта и пешеходов на перекрестках регулируется или светофорами или непосредственно миллионерами-регулирующими. Но и те и другие не могут в полной мере обеспечить безопасность движения.

Пешеход и водитель, подсаживаясь к порожку, хотят знать, куда будет двигаться транспорт, идущий со всех четырех сторон. Большинство машин не имеют никаких приспособлений для указания пути

своего следования. При поворотах и разворотах шоферы вынуждены выбрасывать левую руку или открывать дверцу кабины. Но и это целесообразно только в дневное время. Ночью, при плохом освещении улиц выбрасывание руки или открытие дверцы кабины абсолютно бесполезно, так как при этом ни пешеходы, ни водители, ни миллионер-регулирующие сигналов шофера не видят.

Неоднократно водители требовали оборудовать автомобили светящимися электромагнитными стрелками-указателями. Это требование, направленное к обеспечению безопасности движения и облегчению работы водителя, нельзя не поддерживать.

Непонятно лишь, чем вызвано нежелание наших автозаводов выпускать автомобили со светящимися указателями.

Ини. Л. Юта

ГОТОВИМ КАДРЫ ШОФЕРОВ И МОТОЦИКЛИСТОВ

★ Сотни молодых водителей автомашин выпускает ежегодно Ореховская областная школа шоферов (Днепропетровская обл.). За 1937—1938 год школа выпустила более 1000 водителей. В ближайшее время оканчивают шестимесячные курсы обучения 350 человек. Среди молодых шоферов свыше 100 девушек.

Н. Жмур

★ Бобруйское спортивное общество «Большевик» организовало кружок по изучению материальной части и правил езды на мотоцикле. В кружке занимаются 15 учителей дневных

и вечерних школ города, а также воспитатели детсадов.

Городской автомотоклуб организовал курсы по подготовке шоферов III класса, на которых учатся 80 рабочих и колхозников.

Н. Погодин

★ При Днепропетровском институте инженеров транспорта организованы курсы мотоциклистов-любителей. Среди слушателей курсов — преподаватели и административно-хозяйственные работники института.

В. Коновалов

ХРОНИКА

ВЫИГРАЛИ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

В тираже 12 весенней лотереи Осоавиахима было разыграно 807 722 выигрыша на общую сумму 12 миллионов рублей. Среди них — 21 легковой автомобиль М-1, 170 мотоциклов и др.

Легковые автомобили выиграла: машинист шахты «Красногвардейская» г. Красноуральска т. Е. Брагина, младший командир Н-ской части С. Верещинников, помощник начальника цеха завода им. Куйбышева в Симферополе т. Казанский, наборщик Полтавской полиграфической фабрики т. И. Мухоморов, кузнец Ленинградского завода «Прометей» т. И. Эльдарт, забойщик шахты №3 треста «Ворошиловуголь» т. Моисеенко, работник Кемеровского углелегерегонного завода т. Я. Сергиенко и др.

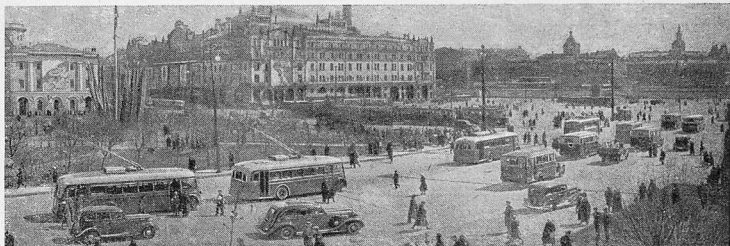
ВУЛКАНИЗАЦИОННЫЙ ЗАВОД

В Москве закончено строительство нового вулканизационного завода на Соколинной горе. Завод будет обслуживать все автохозяйства Моссовета.

НОВЫЕ АВТОШКОЛЫ

В Москве заканчивается строительство двух новых четырехэтажных автошкол на Ватской улице и в Шмидтовском проезде. При школах оборудуется ряд учебных кабинетов: слесарный, монтажный и регулировочная станция. На оборудование кабинетов отпущено 500 тыс. руб.

Школы будут готовить шоферов для автобусов, таксомоторов, легковых и грузовых машин. Каждая из них рассчитана на ежегодный выпуск 5000 водителей при одновременном обучении 1250 человек.



Москва ежедневно получает десятки новых автомобилей, выпускаемых советскими автозаводами. Непрерывно растет пассажирский транспорт столицы. На снимке: поток автомобилей, автобусов, троллейбусов и синефлора на площади Свердловая

Фото Е. Евзеркина

Упорядочить снабжение автохозяев бензином

В связи с ростом автомобильного парка страны соответственно увеличивается и потребность в бензине и резине.

Автомобильный парк потребляет ежегодно несколько миллионов тонн бензина и поэтому проблема правильного снабжения автохозяев бензином приобретает огромное значение.

В настоящее время эта задача осуществляется через сеть контрол Главнефтебюта. Количество этих контрол явно недостаточно и в результате многие предприятия вынуждены перевозить бензин на значительные расстояния, отвлекая свой автотранспорт от производительных перевозок и дополнительно расходуя ценное горючее. В периоды бездорожья и зимних заносов

многие периферийные автохозяйства оказываются вовсе отрезанными от нефтебаз.

Возьмем, например, Ивановскую область. Большинство потребителей бензина вынуждено перевозить его на автомобилях за 35—40 км. Шуйские фабрики получают бензин из Иваново (расстояние 35 км), гусевские — из Владимира за 80 км и т. д.

Для упорядочения снабжения бензином и обеспечения бесперебойной работы автомобильного парка Главнефтебюта должен приблизить свои нефтебазы к пунктам потребления и организовать завоз бензина в местах непосредственно в адреса крупнейших потребителей.

В. Чередова

„Доставка автомобилей на дом“

Загнанная лошадь не способна к работе. Варварская эксплуатация автомобиля часто выводит его из строя. Виновниками этого являются обычно не только водители машин, но и нерадивые руководители автохозяйств.

Много автомобилей, сходящих с конвейеров наших автозаводов, не проходят обкатки, идут своим ходом к потребителю. Доставкой автомашин потребителям занимаются контролы ТЭКАВТО.

В первые дни эксплуатации автомобиль требует особо тщательного ухода. Заводская инструкция указывает, что в период обкатки (первые 1500 км) следует вести грузовую машину с пониженной скоростью — до 30 км, не перегружать, чаще сменить масло.

Выполняют ли контролы ТЭКАВТО эти элементарные требования?

Московская контора, приняв машину с автозавода им. Сталина или с завода КИМ в Москве, должна доставить ее к потребителю по маршруту Орел — Курск — Харьков. Как правило, машины следуют по этому пути с недовольной скоростью 50—70 км в час (особенно от Москвы до Тулы), с перегрузкой и без смены масла в пути.

В результате машина приходит к потребителю со значительными дефектами — перекосом задних ресор и др. Так было, например, с автомобилем ГАЗ, двигатель № 564784, шасси № 367887, доставленным в Орел своим ходом.

ТЭКАВТО необходимо упорядочить работу по доставке машин потребителям.

Д. Григорьев



Садовое кольцо красной столицы превращено в одну из лучших автомагистралей. На снимке — движение автотранспорта на пл.з. Маяковского
Фото Ф. Кислова и Великианиа

В номере:

Ленин будет жить в веках	2
О ЛЕНИНЕ. Из речи тов. И. В. СТАЛИНА на вечере курсантов 28 января 1924 г.	3
Герой Советского Союза, комбриг В. К. КОККИНАКИ.—Ленин и Сталин создатели Красной Армии	6
Герой Советского Союза, комбриг С. ДАНИЛИН.—Пропаганда ленинизма	8
Герой Советского Союза, ст. лейтенант Павел СЕМЕНОВ.— Орден Ленина	9
Герой Советского Союза, майор Сергей ЛАПУТИН.— Ленинско-сталинские кадры непобедимы	10
Герой Советского Союза, ст. лейтенант Виктор НОВИКОВ.— Слуга народа	12
Указ Президиума Верховного Совета СССР. Об установлении высшей степени отличия—звания Героя Социалистического Труда	13
Труд — дело чести	13
Б. АЛЬТШУЛЛЕР.— За социалистическую дисциплину труда	15
Оборонные подарки матери- родине	16
О письме героев Советского Союза «Подготовим родине тысячи оборонных подарков». Постановление Центрального совета Осоавиахима СССР	17
Инж. Л. Ф. РУДАКОВ.— Изменения в конструкции бензинового автомобиля при переводе его на работу на генераторном газе	18
Н. СИВЦОВ.— Кто отвечает за ремонт?	20
БАЗАРСКИЙ.— Выполняем указания «Правды»	20
И. В.— Автомотолюб города Ленина	21
Инж. Л. ЮХТА.— Электрические указатели поворота—каждому автомобилю	23
В. КОНОВАЛОВ.— Готовим кадры шоферов и мотоциклистов	23
Хроника	23

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима СССР
 Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.
 Уполн. Главлита А-4718
 Техред. В. Сопальков.
 Зак. т. 4658. Зак. изд. 131. Тираж 70.000
 Бум. 60×92 см^{1/8}. 3 печ. листа.
 Кол. зн. в 1 печ. листе 80000
 Журнал сдан в наб. 31/XII 38 г.
 Подп. к печати 24/I 1939 г.
 Тип. изд-ва «Крестьянская газета»
 Москва, Сущевская, 21

Цена 50 коп.

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ.6.2
КР.3
ДЕЙСТ.
С 1.12 ЗА РУЛЕМ

