

XV

187
34

1.
Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
МАШИНЫ
В. И. ЗОРИНА



За рулем

18

1938
СЕНТЯБРЬ

187
34



Фото В. Федотова



Народный комиссар обороны, маршал Советского Союза **Н. Е. Ворошилов**, комдив **Соколовский** и командующий войсками Московского военного округа, маршал Советского Союза **С. М. Буденный** рассматривают карту учений частей МВО

„Красная армия победила потому, что: а) она сумела выковать в своих рядах таких военных руководителей нового типа, как Фрунзе, Ворошилов, Буденный и другие; б) в ее рядах боролись такие герои—самородки, как Котовский, Чапаев, Лазо, Щорс, Пархоменко и многие другие; в) политическим просвещением Красной армии занимались такие деятели, как Ленин, Сталин, Молотов, Калинин, Свердлов, Каганович, Орджоникидзе, Киров, Куйбышев, Микоян, Жданов, Андреев, Петровский, Ярославский, Ежов, Дзержинский, Щаденко, Мехлис, Хрущев, Шверник, Шкирятов и другие...“

Могучее оружие ленинизма

История Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) опубликована в «Правде» и публикуется в центральных партийных журналах. Первые миллионы экземпляров Краткого курса Истории ВКП(б) в виде газет и книг пошли в массы и были встречены всенародным подъемом и радостью, ибо нет для советского народа ничего более близкого и дорогого, чем наша партия, ведущая его от победы к победе.

История ВКП(б) — это история титанической борьбы лучших сынов народа с его заклятыми врагами и поработителями. Это история трех революций. Это история свержения царизма, уничтожения власти помещиков и капиталистов, разгрома интервентов и белогвардейцев, история построения советского государства и социалистического общества в нашей стране.

История ВКП(б) рассказывает в классической простой и яркой форме о славных делах и великих идеях партии Ленина — Сталина, она обобщает огромный опыт большевистской деятельности, говорит о событиях всемирно-исторического значения, которые положили начало рождению нового мира и нового коммунистического общества. Сжатые и точные формулировки дают ответ на самые сложные вопросы революционной борьбы. Марксистско-ленинская теория, как прожектор, освещает отдельные этапы классовых битв. Сталинской мудростью пропитаны страницы Краткого курса истории ВКП(б). Поэтому все в нем важно и ценно для каждого члена партии, каждого активного комсомольца, каждого трудящегося, интересующегося политической жизнью страны. Могучее оружие ленинизма дал Центральный Комитет ВКП(б) в руки партийных и непартийных большевиков. И нужно этим оружием овладеть в полной мере.

При опубликовании первых же глав Истории ВКП(б) выявилось всеобщее стремление к ее изучению. На читках, проводимых пропагандистами, присутствовали не только члены ВКП(б) и комсомольцы, а целые коллективы, причем непартийные товарищи нередко сами просили организовать для них читку материалов Истории ВКП(б). Но ведь читки явились только первой ступенькой в деле ознакомления с историей партии. Изучение Истории ВКП(б) нужно тщательно подготавливать и организовать, построив соответствующим образом всю сеть партийного просвещения и политико-массовой работы. Об этом прекрасно сказала «Правда», выступив против спешки и необдуманности в деле изучения Истории ВКП(б):

«Дело это серьезное и ответственное, не терпящее спешки и шумихи, требующее последовательности, тщательной подготовки и высокой организованности.

Надо понять, что речь идет не о кампаниях, которые обычно имеют определенные, короткие сроки, а о планомерном углубленном изучении».

Такое планомерное углубленное изучение замечательного труда, составленного под редакцией комиссии ЦК ВКП(б) и при участии вождя народов товарища Сталина, яв-

ляется делом чести каждой партийной организации и каждого члена партии. Трудно найти более важную и более благодарную задачу.

Изучение Истории ВКП(б) — лучший путь к овладению большевизмом, овладению марксистско-ленинской теорией, без чего невозможно движение вперед.

«Сила марксистско-ленинской теории состоит в том, что она дает партии возможность ориентироваться в обстановке, понять внутреннюю связь окружающих событий, предвидеть ход событий и распознать не только то, как и куда развиваются события в настоящем, но и то, как и куда они должны развиваться в будущем.

Только партия, овладевшая марксистско-ленинской теорией, может двигаться вперед уверенно и вести рабочий класс вперед.

И, наоборот, партия, не овладевшая марксистско-ленинской теорией, вынуждена бродить ощупью, теряет уверенность в своих действиях, не способна вести вперед рабочий класс». [История ВКП(б)].

Об этом с удивительной силой говорят заключительный раздел Истории, подчеркивая, что овладение учением Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, верность не догмам, а творческому марксизму были залогом победоносной деятельности большевистской партии, которая никогда не брела ощупью и всегда вела за собой массы вперед.

Живой, непрерывно развивающийся творческий марксизм был и остается теоретическим знаменем нашей партии. Его развивали гениальные теоретики и вожди большевизма Ленин и Сталин.

«Можно сказать без преувеличения, что после смерти Энгельса величайший теоретик Ленин, а после Ленина — Сталин и другие ученики Ленина — были единственными марксистами, которые двигали вперед марксистскую теорию и обогатили ее опытом в новых условиях классовой борьбы пролетариата». [История ВКП(б)].

История партии показывает учение Ленина — Сталина в действии. Величие и сила этого учения раскрываются во все более грандиозных масштабах в каждой главе замечательной книги; они воплощаются в революционное движение масс, боровшихся под руководством партии на баррикадах 1905 года, ниспровергнувших царизм в феврале 1917 года, совершивших Великую Октябрьскую Социалистическую Революцию, отстоявших ее завоевания от всех врагов и построивших социалистическое общество, увенчанное Сталинской Конституцией.

Члены и кандидаты ВКП(б) должны хорошо знать весь этот славный путь борьбы и побед, должны уметь рассказать о нем беспартийным товарищам.

Но не менее важно изучение истории партии и для советской молодежи, прежде всего для ее ленинско-сталинского авангарда — комсомола. На протяжении всех лет революции комсомол был верным помощником партии и непримиримым врагом меньшевистско-всеровских и троцкистско-бухаринских бандитов. Немало героических подвигов совер-

шили комсомольцы на полях сражений и на фронтах социалистического строительства. Немало замечательных людей — подлинных сталинских питомцев дал комсомол нашей родине. История ВЛКСМ тесно связана с историей Всесоюзной Коммунистической партии, которая руководила комсомолом и любовно растила его ряды — золотой фонд и гордость нашей родины. На примерах боевой работы партии воспитывался комсомол, и лучшим подарком партии к XX-летию ВЛКСМ является История ВКП (б) — могучее оружие ленинизма.

История ВКП(б) — это наука о большевистском искусстве победы. Никакой другой партии в мире не довелось вести таких сражений и побеждать стольких врагов, как нашей большевистской партии. В непрерывных боях за дело Ленина — Сталина росла и набиралась сил наша великая партия.

«ВКП(б) крепла и закалялась в революционной борьбе со всеми врагами рабочего класса, со всеми врагами трудящихся — помещиками, капиталистами, кулаками, вредителями, шпионами, со всеми наемниками капиталистического окружения» [История ВКП(б)].

Не было меры и числа подлостям, гнусностям, предательству со стороны заклятых врагов народа, пытавшихся расшатать партию изнутри и обрушить на нашу родину фашистские банды извне. Провокации, заговоры, убийства лучших людей страны, вредительство, диверсии, непрерывная цепь чудовищных преступлений — таковы «методы» борьбы против нашей партии бухаринско-троцкистских мерзавцев, всех этих господ рыковых, зиновьевых, бухаринных, каменевых, поднявших свою грязную руку против народа и его вождей.

«Эти белогвардейские пигмеи, силу которых можно было бы приравнять всего лишь силе ничтожной козявки, видимо, считали себя — для потехи — хозяевами страны и воображали, что они в самом деле могут раздавать и продавать на сторону Украину, Белоруссию, Приморье».

«Эти ничтожные лакеи фашистов забыли, что стоит советскому народу шевельнуть пальцем, чтобы от них не осталось и следа.

Советский суд приговорил бухаринско-троцкистских извергов к расстрелу.

НКВД привел приговор в исполнение.

Советский народ одобрил разгром бухаринско-троцкистской банды и перешел к очередным делам».

Таковыми страстными и мощными словами Краткий курс Историй ВКП(б) подводит победоносный итог борьбе партии и народа с врагами.

В то же время История ВКП (б) властно напоминает о том, что борьба за коммунизм идет с неослабеваемой силой во всем мире и вступает в один из решающих своих этапов.

С гениальной сталинской прозорливостью Краткий курс Историй ВКП(б) говорит о том, что вторая мировая империалистическая война уже началась. «Государства и народы как-то незаметно вползли в орбиту второй империалистической войны».

История ВКП(б) громко и уверенно зовет партию и народы СССР к бдительности, к полной мобилизационной готовности, к укреплению обороны родины, к дальнейшим победам коммунизма. История ВКП(б) является могучим рычагом победы. «Изучение истории ВКП (б) укрепляет уверенность в окончательной победе великого дела партии Ленина — Сталина, победе коммунизма во всем мире».



На осенних тактических учениях частей Московского военного округа. На снимке — заместитель политрука комсомолец П. А. Семенов проводит читку газеты «Правда»

Фото В. Фишмана и Д. Чернова



Слесарь - стахановец Тульского оружейного завода, комсомолец Г. Кузнецов, принятый в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии

Фото Н. Кубеева

Боевое пополнение РККА

С ЧЕСТЬЮ ВЫПОЛНИТ СВОИ ЗАДАЧИ

Н. СИММЕН

«Люди Красной Армии — это передовые люди нашей страны», — так сказал первый маршал Советского Союза, нарком обороны т. Ворошилов. Так говорит весь советский народ, окруживший Красную Армию безграничной любовью и заботливостью.

Бойцы, командиры и политработники Красной Армии и Военно-Морского Флота — лучшие сыны народа; они всей жизнью, всей душой преданы родине, коммунистической партии и вождю мировой революции — великому Сталину. Быть бойцом Красной Армии — честь и слава для каждого гражданина Союза. Поэтому с таким энтузиазмом вступают в ряды Красной Армии и Красного Флота молодые строители социализма — ровесники Октября — рабочие, колхозники, служащие, призываемые под славные знамена РККА.

Крепкое боевое пополнение получает Красная Армия. Среди призывников немало рабочих — стахановцев и кривоносовцев, передовых колхозников, членов партии и комсомола. В армию идет могучее племя сталинских питомцев, закаленное физически и единое морально-политически, готовое преодолеть любые трудности, готовое к борьбе и победе над врагами. Многие из призывников — новички в военном деле, они — воспитанники Осоавиахима, они систематически готовились к радостным дням вступления в ряды красных бойцов.

Около 20% призывников — ворошиловские стрелки, свыше 15% сдали нормы на значок «Готов к труду и обороне», 30% имеют значок «Готов к противовоздушной и противохимической обороне». Таковы конкретные результаты массовой оборонной работы Осоавиахима и горячего влечения к военным знаниям советской молодежи.

Молодой боец, пришедший в армию со знанием винтовки, пулемета, противовоздушной и противохимической обороны, еще более увеличивает боевую мощь Красной Армии и обороноспособность страны. И это должно побудить организации Осоавиахима удвоить и утроить свои усилия по военному обучению молодежи.

Автомобильные военно-учебные пункты Осоавиахима помогли армии получить известное количество подготовленных военных шоферов, водителей боевых машин. С огромным воодушевлением стремятся шоферы и рабочие в бронетанковые и мотомеханизированные части РККА. Четыре брата Филатовых, рабочие Грозненского завода «Красный молот», обратились к военному комиссару с просьбой зачислить их в один танковый экипаж. «Танк братьев Филатовых, — написали они в своем заявлении, — будет страшен для врага».

Мощные советские танки и доблестные их водители и стрелки пользуются исключи-

тельной популярностью; танкисты, как и летчики, стали подлинными любимцами советского народа, который хорошо помнит слова товарища Ворошилова:

«Танковые войска будут играть на войне, как это имеет место в Испании и Китае уже сейчас, большую и серьезную роль».

Я могу вас заверить, товарищи, что танковые войска Рабоче-Крестьянской Красной Армии всегда в полной готовности выступить на защиту своих границ, броситься на вооруженные силы напавшего на нашу Родину врага».

События в районе озера Хасан явились блестящим подтверждением замечательных слов Климента Ефремовича: неудержимым броском обрушились наши танки на обналежавших захватчиков, сметая проволочные заграждения, подавляя огневые точки, уничтожая живую силу интервентов. Танки, совместно с артиллерией и авиацией, подготовили победоносный удар нашей героической пехоты.

На подвигах красных стрелков, летчиков, танкистов Дальнего Востока учится и воспитывается молодое пополнение Красной Армии. Драться и побеждать, как бойцы-дальневосточники — вот лозунг Красной Армии и всего советского народа.

Для службы в бронетанковых частях необходимо отличное здоровье, крепкое сложение, большая выносливость. И надо сказать, что призывники в полной мере обладают такими качествами. Наша молодежь и в этом отношении неизмеримо выше молодежи капиталистических стран или молодежи старой царской России. По сравнению с солдатами царской армии рост красноармейца увеличился в среднем на 4 см, вес — на 5 кг и окружность грудной клетки — на 6 см. Поистине, революция создала новых людей, которые являются богатырями по сравнению с прежними поколениями!

Как молодой, могучий и бесстрашный гигант, шагает вперед наша страна между капиталистическими державами. Каждый гражданин и любой пионер в СССР знает, верит, чувствует, что прекрасное настоящее и еще более величественное будущее принадлежит стране социализма, партии Ленина—Сталина.

Советский Союз — непоколебимая твердыня социализма, неугасимый очаг мировой коммунистической революции, надежный оплот мира. Мощь нашей родины, Красной Армии и Красного Флота — грозное предостережение для фашистских варваров.

Фашизм изо дня в день разжигает мировую бойню, в которую уже «незаметно» вползло человечество, фашизм терзает войной народы Испании и Китая, он уничтожил Австрию и стремится уничтожить Чехосло-

вакию. Никогда после империалистической войны и интервенции не было такого напряженного международного положения, как теперь, когда фашистская Германия рвет на части живое тело Чехословакии и готовит новые провокации и нападения на мирные народы. Предательское «мюнхенское соглашение» четырех держав, позорная позиция Чемберлена и Даладье были, как нельзя более наружу гитлеровским захватчикам и польским интервентам, набросившимся под прикрытием «соглашения» на демократическую Чехословацкую республику. Только твердая воля чехословацкого народа к борьбе с коричневыми бандами могла избавить Чехословакию от участи Австрии, поработанной гитлеровской Германией. Решительный отпор фашистской агрессии — единственный путь к свободе и демократии.

Известно, что при всей своей наглости агрессоры отличаются большой трусостью; они нередко отступают при реальном сопротивлении. Не так страшен фашистский чорт, как его малюют буржуазные борзописцы! В организме германской армии ясно видны роковые трещины и дыры. Немецкий народ не хочет воевать, немецкий солдат не хочет быть пушечным мясом. Нередки случаи дезертирства немецких солдат, и многие из дезертиров бежали именно на территорию Чехословакии. Варварский режим в фашистской армии ведет к самоубийствам среди отчаявшихся и к возмущению среди более сильных духом.

И даже хваленая гитлеровцами «немецкая военная техника» обнаруживает черты упад-

ка и ненадежности. На последних маневрах в Германии в одном только Бранденбургском районе треть танков, бронированных автомобилей и тяговых артиллерийских тракторов вышла из строя. Их пришлось стягивать с дорог к ремонтным паркам при помощи лошадей. Необычайно многочисленны были во время маневров автомобильные катастрофы. Причины их — неисправная работа двигателей, изготовленных из суррогатных материалов.

Чудовищные вооружения гитлеровской Германии, мобилизация миллионной армии, блок трех хищников: Япония, Германия и Италия, — все это не может обескураживать мирные страны, а наоборот, должно звать народы к беспощадной борьбе с фашистами и их троцкистско-бухаринской шпионской агентурой.

Фронт мира несравненно мощней черного фронта агрессоров. Во главе фронта мира идет Советский Союз, свободные и счастливые граждане которого хорошо знают свои обязанности — крепить оборону страны, нерушимо стоять на страже завоеваний революции, быть бдительными и готовыми ко всяким случайностям.

Новое боевое пополнение, идущее в Красную Армию в столь ответственное время, — это цвет страны, оно достойно славных традиций Красной Армии и великих задач, стоящих перед родиной, оно дышит воздухом сталинской эпохи и безгранично предано делу Ленина — Сталина.



Группа призывников Дзержинского района в парке Центрального Дома Красной Армии им. Фрунзе проверяет свои знания по противогазу

Фото В. Иванова

ПРИЗЫВНИКИ

Радостный и возбужденный пришел на работу водитель Павел Мурыкин.

— Только что с призывного пункта, — торжественно сообщил он. — Признан годным. Зачислен в бронетанковые части.

Слесари, токари, механики, водители 2-й автобазы Мосавтотреста окружили Павла. Искренне и горячо они поздравляли его с большой честью — быть бойцом славной Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Завязалась беседа. Говорили о родине, о борьбе с врагами, о мужестве и доблести бойцов Краснознаменной армии, самоотверженно отражавших атаки японских самураев.

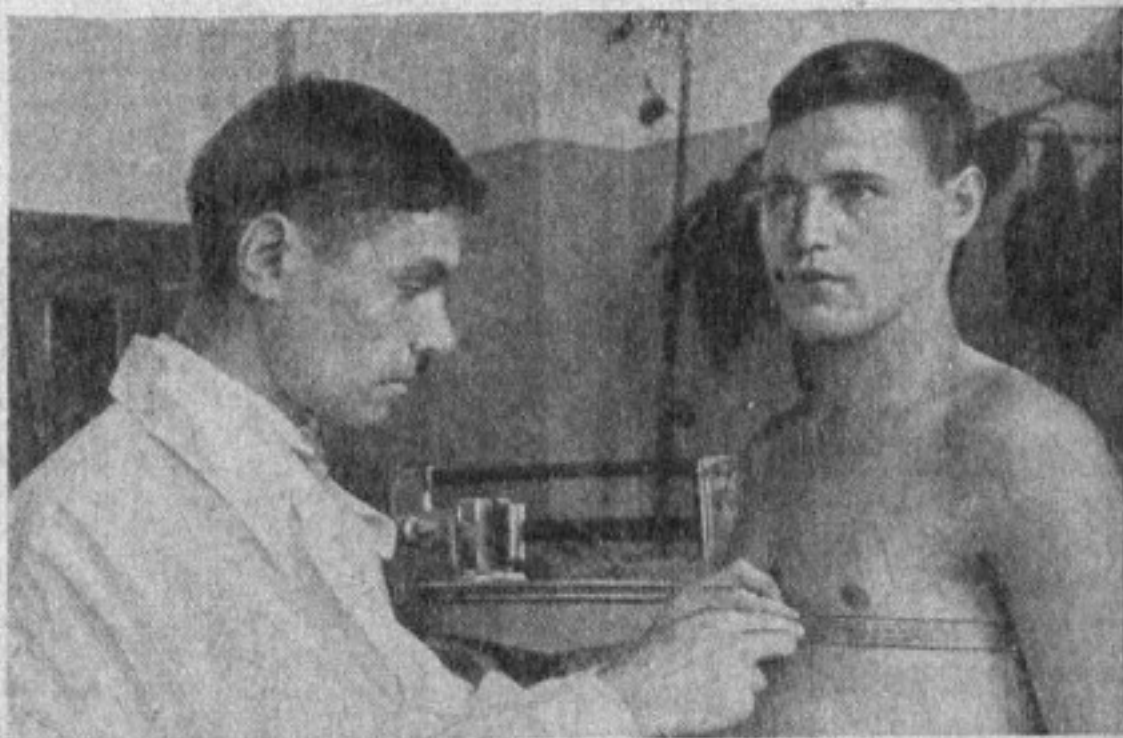
И, расставаясь с товарищами по работе, крепко пожимая им руки, Павел Мурыкин со свойственным ему спокойствием и уверенностью сказал:

— Не сомневайтесь, товарищи, не подкачаю. Если нужно — жизнь отдам за родину, за счастье народное. Буду разить врага без промаха, прямо в сердце, так, как это делал в боях с японскими захватчиками у озера Хасан пограничник-лейтенант Христолюбов.

Коллектив 2-й автобазы Мосавтотреста законно гордится своим призывником-стахановцем т. Мурыкиным. Нет сомнения, что в грозный час военной опасности опытный водитель, преданный патриот родины, боец РККА Павел Мурыкин уверенно поведет бронемашину в бой с врагом.

Товарищ Василия Рябушкина — Федор Морозов — боец, охраняющий наши дальневосточные границы. Друзья регулярно переписываются. Федор сообщает о жизни на заставе, полной героизма, неожиданностей и тревог, о горячих красноармейских буднях, о многом новом и интересном.

Недавно Василий получил от Федора обширное письмо. Участник боев с японскими белобандитами у высоты Заозерной, он рассказывал своему товарищу о бесстрашии и храбрости бойцов-пограничников, с именем Сталина на устах шедших в бой за советскую родину, за коммунизм.



Тов. Юдин — стахановец главного конвейера горьковского автозавода им. Молотова на медицинском осмотре

Фото В. Храмцова

— Приезжай к нам, на Дальний Восток, — писал Федор Морозов. — Будем вместе зорко охранять наши границы от наскоков врага.

... Перед столом призывной комиссии Советского райвоенкомата стоял рослый юноша.

— Годен, — объявил председатель призывной комиссии Василию Рябушкину.

— У меня к вам просьба, товарищ комиссар! Разрешите?

— Пожалуйста.

— На Дальний Восток нельзя ли? Там друг мой служит — Федор Морозов. С ним вместе мы и будем охранять наши рубежи.

Из комнаты призывной комиссии стахановец-шофер автобазы Наркомата связи Василий Рябушкин вышел радостный. Его просьба удовлетворена.

С великой радостью и гордостью идут в Красную Армию ровесники Октября, пламенные патриоты родины. Среди них немало шоферов-стахановцев. Большинство водителей изъявляет желание служить в бронетанковых частях. И это понятно. От руля авто они хотят перейти к рулю танка и броневика. И если враг попытается нарушить мирную и счастливую жизнь граждан страны победившего социализма, доблестные танкетты поведут свои машины, оснащенные передовой военной техникой, в гущу вражеских сил. Любая попытка неприятеля перейти советскую границу будет бита. Наши рубежи на крепком замке. Их длительно охраняют неутомимые бойцы Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота.

А. Низов

ОСЕННИЕ УЧЕНИЯ

Майор М. СРЕДНЕВ

Корреспондент журнала «За рулем»,
участник учений частей МВО



На осенних тактических учениях частей Московского военного округа. На снимке — регулировщик направляет танк по заданному маршруту

Фото Б. Фишмана и Д. Чернова

6 сентября закончились осенние учения Московского военного округа, проходившие под руководством командующего МВО, маршала Советского Союза т. Буденного и при руководящем участии членов военного совета округа. Маршал Советского Союза, народный комиссар обороны т. Ворошилов посетил район учений и подробно ознакомился с боевой работой войск и выучкой бойцов.

В отличие от прошлых лет, осенние учения этого года преследовали цель — создать реальную боевую обстановку. — Учения, — сказал т. Ворошилов, — это война, но без стрельбы боевыми патронами и снарядами.

Успех в боевых действиях принадлежал тем войсковым частям и соединениям, которые своей активностью, умелым использованием огня, организацией взаимодействия между различными родами войск выполнили все требования боевой обстановки. Мощная советская военная техника была представлена на учениях во всем своем многообразии: здесь была авиация, имеющая самолеты самых новых конструкций, танки всех видов и различного назначения, могучая и подвижная артиллерия, инженерные войска и т. д.

Все рода войск демонстрировали свою подготовку и способность действовать в сложных условиях современного боя.

На первом этапе учений нужно было преодолеть крупную речную преграду. С энергией и энтузиазмом войска взялись за выполнение этой задачи, но оборона была сильна и некоторые части «северных» не смогли в полной мере обеспечить форсирование реки, подавить огневыми средствами оборону и истребительные отряды «южных».

Этот этап был чрезвычайно полезен для учебы. Он показал, какого большого искусства требуют бои с преодолением водных преград, насколько важна организация взаимодействия пехоты с артиллерией и танками-амфибиями.

Большая активность авиации обеих сторон требовала от войск скрытого передвижения и хорошей маскировки. Пехотинцы и танкисты обнаружили огромную выносливость и натренированность, совершая стремительные ночные марши в условиях лесистой и сильно пересеченной местности.

Маршал Советского Союза т. Ворошилов, наблюдая на учениях наступление N-ской дивизии, обратил внимание на умелые, энергичные действия роты, которой командовал т. Воеводина. Рота Воеводина действовала смело и искусно, как в настоящем бою. Бойцы совершали перебежки, обязательно поддерживая их огнем. Каждый боец, как только ложился на землю, немедленно начинал окапываться. Воеводина на каждом шагу проявлял инициативу, командуя своей ротой как передовой командир. Народный комиссар дал высокую оценку боевой работе части т. Воеводина.

В подразделении, которым командовал т. Сергеев, т. Ворошилов заметил, что бойцы лежали в поле, но не окапывались. Обратившись к бойцам, нарком указал на их ошибку и сказал: лопата не менее серьезное оружие, чем винтовка. Вы должны приучить себя пользоваться ею на каждом шагу. Стрелять и окапываться — это боец должен уметь делать автоматически.

Такие же высокие требования в овладении техникой своего оружия народный комиссар обороны предъявлял ко всем родам войск, тщательно проверяя умение частей маскироваться от воздушного и наземного врага. Особо отметил нарком прекрасные по своей стремительности и точности действия авиации.

Штурмовая авиация оказала исключительную поддержку наземным войскам, производя эффективные атаки на фронте и по резервам. Работу штурмовиков и бомбардировщиков мастерски обеспечили истребители, которые вылетали по 6—7 раз в день и вели ежедневно по несколько воздушных «боев».

Большая роль на учениях принадлежала танкистам, показавшим свое искусство владения сложной машиной в трудных условиях местности.

Жаркая погода, стоявшая во время учений, высушила землю. При движении автомобилей и танков из-под колес и гусениц подымались огромные клубы пыли. Эта пыль привлекала внимание авиации, демаскируя пути передвижения машин, но одновременно затрудняла возможность определить, какие машины совершают движение — танки или автомобили. Кроме того передвижения танков к полю «боя» обычно совершались под прикрытием ночной темноты.

Скрывая свой передвижения от авиации, танкисты прилагали все усилия к тому, чтобы хорошо замаскироваться в лесу на месте своего расположения и не дать возможности обнаружить себя днем. Замаскировав свои машины, тан-

кисты отсиживались в лесу, терпеливо дожидаясь наступления темноты или получения боевой задачи, чтобы стремительно броситься в атаку.

Располагаясь укрыто от воздушного «противника», танкисты должны были себя обеспечить и от неожиданного нападения наземного «противника» организацией кругового охранения и разведки.

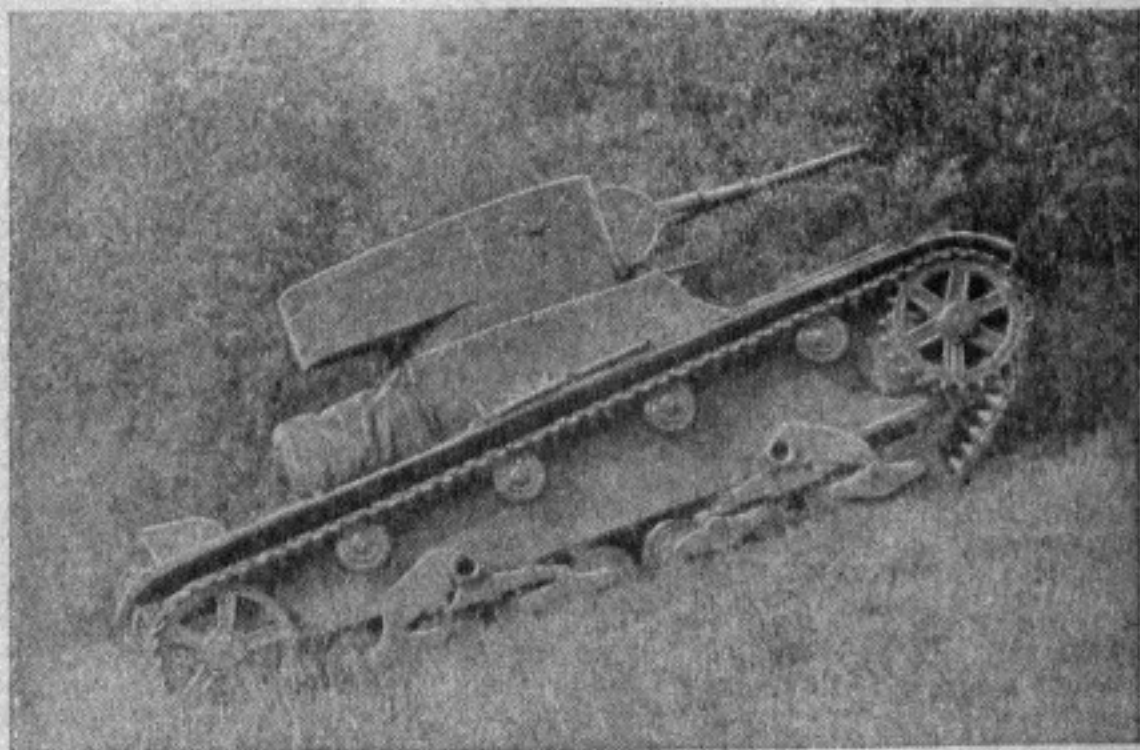
Танкисты «держали ухо остро» и были готовы в любой момент отразить неожиданное нападение «врага».

На учениях произошел следующий случай. Ранним утром танкисты собрались у своих танков на партийное собрание, чтобы подвести итоги вчерашних «боев» и поставить задачи перед коммунистами штаба в дальнейших «боях». Обстановка была напряженная: «на фронте» шла интенсивная пулеметная и артиллерийская стрельба, в воздухе снова шли штурмовики «противника».

Внезапно появились танки «противника». Собрание было прервано и через несколько мгновений докладчик, комиссар танковой части т. Зириков, уже успевший вскочить в машину, первым открыл ураганный огонь и атаковал вместе с дежурным подразделением танки «противника». В результате рота танков «противника» была «уничтожена».

Внезапность и массовость — вот два основных принципа использования танков. Их правильно осуществила танковая часть «северных». Ей удалось неожиданно прорваться в глубокий тыл «южных», разгромить два тяжелых артдивизиона, не успевших изготовиться для отражения танковой атаки, проникнуть на станцию снабжения, разгромить обозы и колонны автомашин, прибывшие на станцию за получением продовольствия и боеприпасов и атаковать на марше артиллерийскую часть.

Этот танковый налет показал, как много бед могут наделать танки в тылу «против-



На осенних тактических учениях частей Московского военного округа. На снимке — танк, двигаясь на подеме, валит кустарник
Фото Б. Фишмана и Д. Чернова





На осенних тактических учениях частей Московского военного округа. На снимке — танки направляются на исходную позицию.

Фото Б. Фишмана и Д. Чернова

ника», особенно если там слабо организована оборона.

Большой интерес представляли танковые бои. Преимущество в боях получал тот, кто умел быстро развернуть танки, открыть огонь из-за укрытий, нанести удар во фланг и тыл.

Многому научились войска в деле организации взаимодействия пехоты, артиллерии и танков. Там, где танки отрывались от своей пехоты, пехота залегала под губительным огнем «противника» до тех пор, пока танки не возвращались обратно и не подавляли своим огнем огневые точки «противника», мешавшие продвижению пехоты. Наоборот, там, где танки сумели организовать тесное взаимодействие с пехотой, она добивалась успеха и вклинивалась в оборону «противника».

На учениях большое место было отведено тылам. Правильное руководство тылами повышало боеспособность частей: своевременно подвозились горючее, боеприпасы, продовольствие. При плохом руководстве тылы отрывались от частей и блуждали, часто подвергаясь опасности быть захваченными в «плен».

Тылы должны были иметь надежное охранение и быть в любую минуту готовыми перейти к обороне и отразить атаку «врага».

Так было при налете «противника» на тыл одной из танковых частей. Старший политрук Морозов поставил под ружье всех людей, находившихся в тылу, здесь были и водители транспортных машин, и писаря, и др. Совместно с оставшимся для охранения тыла танком бойцы успешно отбили атаку «врага» и даже захватили «трофей».

Учения явились замечательной школой для бойцов и командиров МВО. Подкрепив знания практикой боя, войска МВО показали свою полную мобилизационную готовность и умение в любой момент обрушить на врага сокрушительный удар.

Учения закончились парадом войск. На земле и в воздухе войска демонстрировали свою мощную технику и отличную организованность. Местное население горячо приветствовало родную Красную Армию. Во время учений бойцы и политработники вели большую политическую работу среди населения. Много было замечательных встреч и трогательных картин единения Красной Армии и народа.

ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЕ АВТОМОБИЛИ — большая победа советского автостроения

А. НИКАНОРОВ

Командор пробега газогенераторных автомобилей

За годы двух сталинских пятилеток в нашей стране создана мощная автомобильная промышленность. Ежедневно с конвейеров советских автозаводов сходит свыше 700 новых грузовых и легковых автомашин. Автомобиль стал неотъемлемой частью в хозяйствах совхозов, колхозов, лесопромхозов, проникая в самые отдаленные уголки необъятного Советского Союза.

В нынешнем году автопромышленность получила от партии и правительства новое почетное задание — изготовить газогенераторные автомобили.

Московский автозавод им. Сталина и горьковский автозавод им. Молотова должны в течение 1938 г. дать стране по 1500 газогенераторных автомобилей, в 1939 г. по 8000 газогенераторных автомобилей и в 1940 г. — по 20 000.

Газогенераторный автомобиль может работать на разных видах твердого топлива, в том числе и на древесном. Дрова определенной влажности (не более 20%), обычно после годичной естественной сушки, разделяются на небольшие чурки, равные по

размерам трем спичечным коробкам, и загружаются в бункер газогенератора. В бункере происходит процесс горения при ограниченном доступе воздуха, в результате чего образуется газ, основной частью которого является окись углерода (угарный газ). Полученный газ, после необходимой очистки от мелких частиц угля, золы и одновременного охлаждения, подводится к двигателю. Здесь в специальном смесителе он соединяется в равных пропорциях с воздухом и засасывается в цилиндры двигателя, где и происходит его сгорание.

Расход дров (чурок) зависит от рабочего объема двигателя. Автомобиль ЗИС-5 с газогенераторной установкой ЗИС-21 требует в среднем на 100 км пути 85—100 кг, а полугусеничный ГАЗ-АА с установкой НАТИ Г-14 — 52—60 кг.

Экономическое и оборонное значение газогенераторных автомобилей и тракторов в народном хозяйстве исключительно велико. Широкое применение этих машин позволяет сэкономить сотни тысяч тонн дорогостоящего жидкого топлива, значительно разгрузить же-



Группа участников газогенераторного автопробега в Петропавловске (Казахская ССР). На снимке слева направо — командор пробега т. Никаноров, водители - орденоносцы В. Плугина, А. Волкова и другие

Фото В. Болдырева



Член технической комиссии пробега инж. Ивакин объясняет колхозникам устройство газогенераторной установки

Фото Г. Бокова

лезнодорожный транспорт от нерентабельной перевозки горючего с места добычи к месту потребления, во много раз удешевить эксплуатационные расходы автомобильного парка, устранить возможные простои из-за отсутствия бензина.

Производство газогенераторных автомобилей — одна из самых молодых отраслей автостроения. Троцкистско-бухаринские вредители тормозили конструирование и внедрение в производство этого нового вида транспорта. Славные чекисты во главе со сталинским наркомом т. Ежовым разгромили вредительские гнезда в Наркоммаше и на заводах. Теперь имеются все возможности для того, чтобы двинуть вперед этот участок автостроения, но для этого нужно решительно ликвидировать последствия вредительства и овладеть подлинно большевистским стилем работы.

Придавая исключительное значение новому виду автотранспорта, Совнарком Союза ССР 29 апреля 1938 г. принял постановление об организации большого всесоюзного автопробега «в целях быстрейшего внедрения газогенераторных автомобилей в народное хозяйство и разъяснения для широких кругов населения экономичности и пригодности их в эксплуатации».

Проведение этого пробега было поручено коллективу, составленному из работников Научно-исследовательского института автотракторной промышленности, конструкторов-производственников и лучших водителей автозаводов им. Сталина и им. Молотова и слушателей промышленных академий им. Сталина и им. Кагановича.

Старт пробега был дан 1 июля в Москве. В дальний и трудный путь отправились 17 автомобилей отечественного производства, в том числе 12 газогенераторных, работающих на дровах и древесном угле. Маршрут пробега проходил в основном через лесные рай-

оны, в которых эксплуатация газогенераторных машин наиболее рентабельна.

Из Москвы колонна взяла курс на Куйбышев — Казань — Уфу — Магнитогорск — Челябинск — Омск. Омск был крайним пунктом продвижения машин на восток. Отсюда машины поехали на Ленинград через Свердловск — Пермь — Киров — Горький — Владимир — Ярославль — Вологду. Из города Ленина колонна вышла на Псков — Витебск — Могилев — Минск — Гомель — Киев — Курск — Орел и после двухмесячного пути финишировала в красной столице.

За 53 ходовых дня по дорогам четырех союзных республик было пройдено 10 890 км,

что составляет в среднем 205 км в день.

Можно с уверенностью сказать, что в нашем пробеге советские газогенераторные машины подверглись достаточно полному и всестороннему испытанию. Они дважды пересекли высокие перевалы Уральского хребта с его тяжелыми подъемами и крутыми порогами. Дорожные и климатические условия на нашем пути встречались самые разнообразные. Мы ехали и по прекрасному гравийному шоссе и по разбитым грунтовым проселкам.

Самым трудным и изнурительным переходом был участок между Белорецком и Петропавловском. Свыше 1 000 км машины шли под непрекращающимся проливным дождем, который совершенно смыл дороги и сделал их буквально непроходимыми. Здесь в эти дни все автомобильное движение замерло. На этом участке пути мы встретили несколько бензиновых машин, которые стояли «на приколе» в течение нескольких суток.

Автомобили нашей колонны десятки раз застревали в грязи и сползали в кюветы (отводные сточные каналы). Каждый метр продвижения вперед давался с огромным трудом.

Об этих трудностях, которые создавали непогода и связанное с нею бездорожье, ярко говорят следующие цифры. Среднесуточный переход до Уфы составлял 200 км, а после Уфы едва достиг 100 км. Наибольший суточный перегон — перед Уфой — 310 км, наименьший — перед Петропавловском: за 18 часов было пройдено 18 км.

В результате на первую треть маршрута от Москвы до Омска протяженностью в 3 820 км мы затратили месяц, отстав от графика более, чем на 1 000 км или на 9 дней. Чтобы в оставшийся месяц пройти остальные две трети маршрута, потребовалось проявить исключительную выдержку и организованность. И коллектив пробега доказал, что он этими качествами обладает. Задание партии и правительства нами было выполнено точ-

но в установленный срок — 30 августа машины в полной исправности прибыли в Москву.

* * *

Как уже было сказано выше, важнейшей задачей нашего пробега являлась популяризация газогенераторного автомобиля среди широких слоев населения.

В пути мы провели сотни бесед и лекций, обслужив по самым скромным подсчетам свыше 100 000 чел.

Впрочем, этому во многом содействовало само население. Всюду, где находилась наша колонна, мы наблюдали колоссальный интерес к новому виду автотранспорта, работающему на твердом топливе. В г. Куйбышеве, например, на нашу стоянку пришли экскурсанты — учащиеся автомобильной школы и водители машин из местного автоклуба. В селе Полудино, Омской области, встречать колонну собралось свыше 500 колхозников, приехавших из соседних деревень.

Нас нередко заставляли останавливаться в тех местах, где по графику остановки не намечались. Даже глубокой ночью люди выходили на дорогу, чтобы осмотреть газогенераторные машины. В 80 км от Омска, возле поселка Москаленки, мимо которого мы проезжали в 3 часа ночи, нас встречало больше 1 000 чел.

Наш коллектив агитировал не только словом, но и делом. На местах мы сталкивались с находящимися в эксплуатации газогенераторными автомобилями. В Татарской республике наши механики отремонтировали газогенераторную машину Казанской базы треста «Росглавкондитер», в Уфе — машину Воскресенской мебельной фабрики «Пятилетка», в ряде других мест наши водители и механики давали нужную консультацию и оказывали практическую помощь.

Газогенераторные автомобили во многих местах вызвали восхищение и... зависть. К нам не раз обращались **колхозники** с просьбой оставить им одну из этих чудесных машин, которые потребляют не жидкое, а твердое топливо. И когда мы отвечали им, что этого сделать невозможно, так как машины проходят испытания, то колхозники давали наказ:

— Передайте работникам автозавода, чтобы они быстрее осваивали газогенераторные автомобили и привозили их к нам в колхозы, совхозы. А мы уж подготовим для них топливо и найдем им применение.

* * *

Пробег показал, что советские газогенераторные автомобили, сконструированные на-

шими специалистами и сделанные из отечественных материалов, мало в чем уступают бензиновым машинам. Они надежны, прочны, экономичны.

Значение пробега состоит еще и в том, что он разбил скептическое отношение многих хозяйственников к газогенераторному автомобилю. Сейчас можно не сомневаться в том, что этот новый вид автотранспорта найдет самое широкое применение во многих отраслях народного хозяйства.

Итоги пробега заставляют нас сделать некоторые выводы.

Конструкторам необходимо начать работу над созданием газогенераторных установок, работающих на других видах твердого топлива (каменный уголь, брикеты торфа и соломы, отходы древесины).

Газогенераторные установки можно с успехом применить не только на автомобиле, но и на речном транспорте для мелкосидящего флота и использовать в качестве отдельных небольших стационарных установок.

Наиболее эффективное внедрение газогенераторных автомобилей будет зависеть главным образом от кадров. Вот почему необходимо в кратчайший срок организовать по линии Наркомлеса, Наркомсовхозов и Наркомзема курсы инструкторов-газогенераторщиков. По окончании курсов следует направить инструкторов на места, где бы они, в свою очередь, занялись подготовкой новых кадров. Одновременно во всех автошколах и курсах нужно ввести обязательное преподавание устройства газогенераторного автомобиля и его эксплуатации.

Необходимо также как можно быстрее издать массовым тиражом специальную литературу о газогенераторных автомобилях и наглядные плакаты об их устройстве, доступные широким слоям населения. Наиболее



В Северном Казахстане, недалеко от Петропавловска, пролинные дожди превратили дорогу в месиво грязи. На снимке — участники пробега «вывешивают» застрявшую в грязи машину

Фото Г. Бокова



На всем протяжении пути население проявляло большой интерес к газогенераторным машинам. На снимке — остановка в одной из деревень Вологодской области. Колхозники осматривают машину.

Фото Г. Бокова

убедительным и наглядным пособием в ознакомлении с устройством и уходом за газогенераторными автомобилями и тракторами, по нашему мнению, может быть специальный кинофильм, выпуском которого должны заняться заинтересованные организации.

Внедрение газогенераторных автомобилей и тракторов в народное хозяйство принимает широкие размеры, поэтому, нам кажется, что в ближайшее же время следует созвать научную конференцию, где всесторонне обсудить и подытожить состояние дела и одновременно наметить стройный план дальнейшей научной работы на ближайший период.

Участники пробега горды тем, что им бы-

ла оказана высокая честь выполнять столь ответственное и серьезное задание партии и правительства.

Пробег газогенераторных автомобилей — новый этап в развитии советского газогенераторного автомобилестроения. Он проходил в обстановке исключительного внимания и заботы партии, правительства и лично товарища Сталина. Это помогло нам преодолеть все трудности, встречавшиеся на нашем пути, укрепляло в нас уверенность в успехе большого важного дела, которое поможет шире внедрить замечательную машину — газогенераторный автомобиль — в народное хозяйство нашей великой родины.

Прекрасная машина

Я — участник четырех больших автопробегов: вел грузовую машину ЗИС-6 по маршруту Москва — Минск, участвовал в Каракумском пробеге, затем испытывал легковой автомобиль ЗИС-101 по маршруту Москва — Ленинград — Киев — Москва, а 1 июля сел за руль газогенераторного автомобиля.

В пробеге я вел новую машину ЗИС-5 с газогенераторной установкой ЗИС-21. Эта машина за два месяца работы показала себя с хорошей стороны.

Уход за ней несложен. Нужно лишь правильно засыпать бункер и строго придержи-

ваться инструкции при чистке очистителей. Малейшее нарушение этих правил приводит к неполадкам в работе двигателя.

Управление газогенераторным автомобилем почти не отличается от управления бензиновой машиной, а обслуживание его требует лишних 15 минут.

Каждый водитель, внимательно относящийся к работе, может освоить газогенераторный автомобиль в короткий срок.

Водитель машины № 2
Н. П. Еремин

ИТОГИ ПРОБЕГА газогенераторных автомобилей

Инж. Ф. ФОМИН

Помощник командора пробега
по технической части

В недавно закончившемся большом всесоюзном автопробеге участвовало 12 газогенераторных автомобилей, представлявших собой 5 типов советских газогенераторных установок. Четыре трехтонных машины ЗИС-5 были снабжены газогенераторной установкой ЗИС-21 конструкции автозавода им. Сталина, два автомобиля ЗИС-5 имели установки ДГ-13 конструкции ГУЛАГ НКВД, четыре полутонных машины ГАЗ-АА были с установками Г-14 конструкции НАТИ, одна полутонная ГАЗ-АА с установкой Г-21 и одна трехтонная ЗИС-5 с установкой Г-23 конструкции НАТИ. Первые 10 машин работали на древесных чурках, последние 2 — на мелком древесном угле.

Газогенераторные установки ЗИС-21 и Г-14 были изготовлены московским заводом «Комега». Это — образцы той продукции, к плановому выпуску которой завод приступил в текущем году.

Древесноугольные установки Г-21 и Г-23 построены опытным заводом Научно-исследовательского института автотракторной промышленности. Это — пока единственные экземпляры. В пробег они были включены после испытания, проведенного межведомственной комиссией, рекомендовавшей вернуть их производство.

Перед пробегом материальная часть была в различном состоянии. Автомобили ЗИС-21 и Г-14 были совершенно новые; ДГ-13 прошли по 2500 км, а Г-21 и Г-23 — по 25000 км.

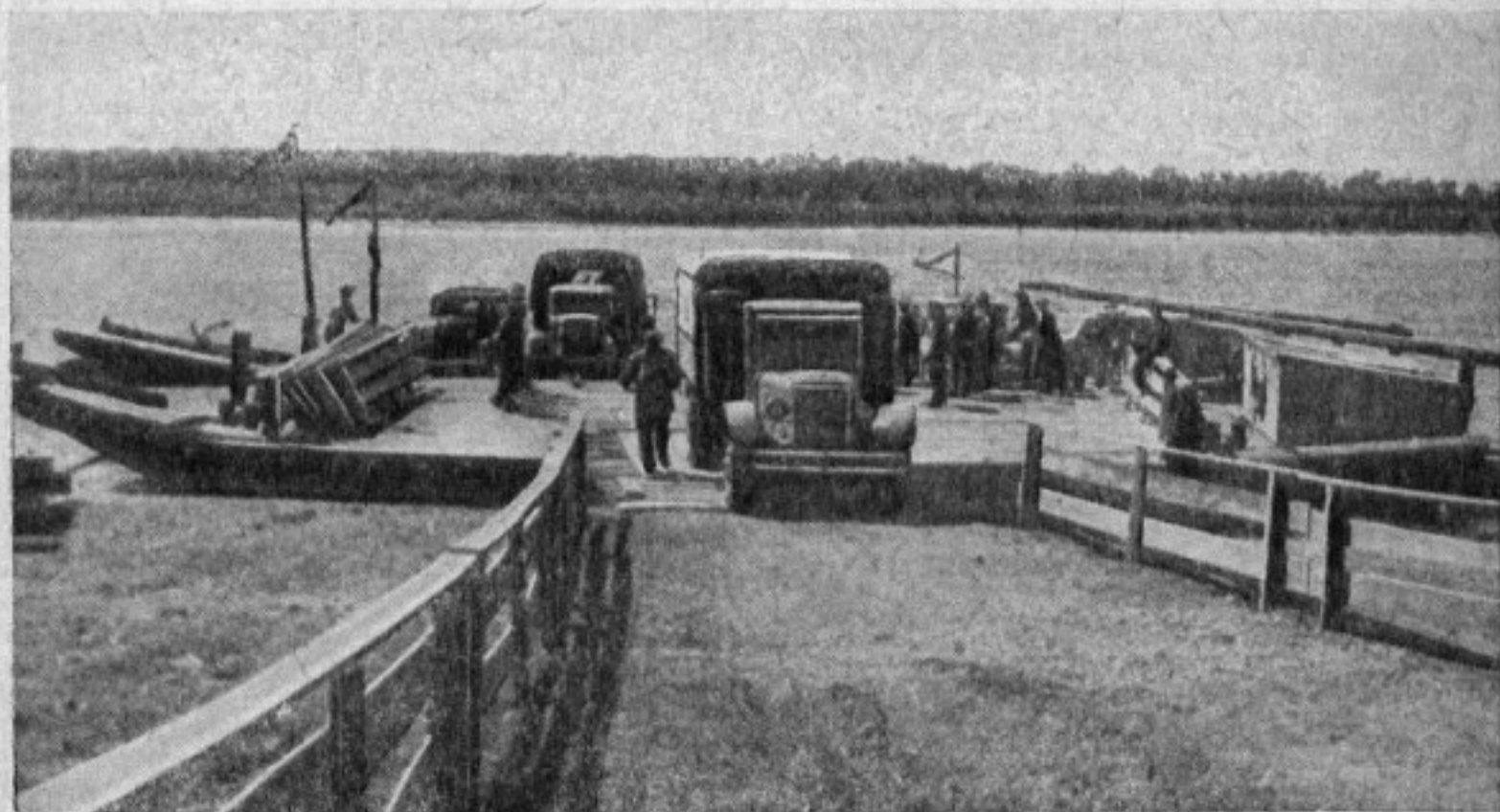
Организационный комитет пробега, утвержденный Народным комиссариатом машиностроения, провел большую предварительную работу по определению маршрута, подготовке материальной части и снабжению топливом.

Организация топливных баз на местах была поручена техническому отделу Наркомлеса СССР, который хорошо справился с этой задачей. На пути следования машин было создано 38 топливных баз, расположенных в среднем через каждые 300 км друг от друга.

В прошедшие годы в СССР было проведено несколько пробегов газогенераторных автомобилей. В 1932 г. состоялся пробег угольной газогенераторной полутонной машины по маршруту Ленинград—Тифлис; в 1934 г. семь газогенераторных грузовиков прошли по маршруту Москва — Ленинград — Москва, а в 1935 г. два легковых автомобиля участвовали в пробеге Москва — Киев — Москва. Но как по количеству участвовавших машин, так и по расстоянию эти пробеги были небольшими. Пробег 1938 г. — первый большой государственный газогенераторный пробег, в котором были представлены все основные типы советских газогенераторных автомобилей.

Задачи, поставленные перед нашим пробегом, вытекали из решения СНК СССР от 29 апреля 1938 г. Их было две:

1) популяризировать газогенераторные автомобили среди широких кругов населения,



Переправа машин на пароме через Каму

Фото Г. Бокова

2) проверить работу машин и установок.

1 июля колонна вышла из Москвы. Через два месяца, 30 августа, она возвратилась в столицу, пройдя по дорогам Советского Союза 10 890 км.

Во время пробега была проведена научно-исследовательская работа. Специальные инженерно-технические работники—контролеры ежедневно фотографировали поведение каждой машины, проверяли надежность газогенераторных установок, запуск двигателя, изучали экономику, динамику и тяговые свойства машин. Они собрали богатый материал, представляющий большую ценность для конструкторов и производственников. Основная техническая работа выпала на долю специалистов НАТИ. Институт готовил к пробегу всю техническую документацию и он же обработал материалы пробега.

УСЛОВИЯ РАБОТЫ МАШИН В ПРОБЕГЕ

Условия, в которых протекал пробег, можно признать не только близкими к эксплуатационным, но в некоторых случаях даже более тяжелыми, что позволило выявить все стороны работы автомобилей.

Большую часть маршрута машины шли с полной нагрузкой, а иногда с перегрузкой.

Дороги были самые разнообразные. По качеству и характеру их покрытия весь маршрут можно разбить на шесть этапов.

Первый этап — от Москвы до Белого моста за Стерлитамаком протяженностью 2 230 км — состоял преимущественно из грунтовых дорог, имеющих небольшие подьемы.

Второй этап — Белый мост — Белорецк, небольшой (167 км), но тяжелый. Он проходил через южную часть Уральских гор, где дороги мало благоустроены и изобилуют крутыми спусками, подъемами и поворотами.

Самым трудным оказался третий этап — Белорецк — Магнитогорск — протяженностью 98 км. Он в значительной части пролегал по склонам Уральских гор, которые надо было проходить во время проливных дождей.

Не менее тяжелым был и четвертый участок — Магнитогорск — Петропавловск (1 027 км). Правда, место здесь более ровное, но машины шли по размытым дорогам также под проливным дождем.

Пятый этап — Петропавловск — Омск — Ленинград — самый большой на всем пути — охватывает 4 720 км. Здесь были главным образом грунтовые дороги удовлетворительного качества.

На шестом этапе Ленинград — Минск — Киев — Москва протяженностью 2 649 км автомобили шли по хорошим шоссевым дорогам.

Таким образом маршрут пробега позволил испытать машины на скорость по хорошим дорогам, проверить тяговые качества на горных путях и прочность установок при езде по выбитым и размытым дорогам.

В составе водителей было четыре газогенераторщика с 4-летним стажем работы на газогенераторных автомобилях и два со стажем от года до полутора, остальные 18 водителей знакомились с газогенераторными автомобилями во время пробега. Несмотря на это, в пути не было ни одной аварии, и автомобили работали безотказно. Это показывает, что советские газогенераторные установки можно освоить без особого труда.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОБЕГА

Пробег доказал, что мы располагаем прочными и надежными в работе конструкциями газогенераторных установок. В установках ЗИС и НАТИ за время пробега практически не было дефектов и поломок. У ЗИС-21, например, в связи с коррозией были сменены только три крышки бункера. Других существенных дефектов не обнаружено.

Хорошо работали и наиболее ответственные детали автомобилей ЗИС-21 и Г-14 — топливники. После пробега около 11 тыс. км все они оказались пригодными к дальнейшей эксплуатации. Таким образом можно считать, что конструкция цельнолитого из углеродистой стали алитированного топливника, в отличие от сварного, оправдала себя.

Особо следует отметить древесноугольные газогенераторные установки НАТИ Г-21 и Г-23, которые к концу пробега прошли уже по 36 000 км. Несмотря на это, во время пробега на них не было заменено ни одной детали (кроме шпильки разгрузочного люка). После пробега установки были вполне пригодны для дальнейшей работы.

В следующей таблице мы приводим средние за весь пробег величины технической скорости и расхода топлива по отдельным машинам.

Техническая скорость и расход топлива по отдельным машинам

Марка автомобиля	Пробего- вый номер	Род топлива	Средняя тех- ническая ско- рость (в км/час)	Расход топли- ва (в кг на 100 км пути)
ГАЗ-АА НАТИ Г-14	10	Древес- ная чурка	25,1	62,0
ГАЗ-АА НАТИ Г-14	11	"	25,0	65,5
ГАЗ-АА НАТИ Г-14	12	"	24,0	69,5
ГАЗ-АА НАТИ Г-14	13	"	24,5	63,5
Средние данные по 4 машинам с уста- новками НАТИ Г-14			24,66	65,0
ГАЗ-АА НАТИ Г-21	9	Древес- ный уголь	23,8	41,0
ЗИС-21	2	Древес- ная чурка	22,1	100,9
ЗИС-21	3	"	21,9	121,0
ЗИС-21	6	"	22,9	110,0
ЗИС-21	7	"	22,6	111,0
Средние данные по 4 машинам с уста- новками ЗИС-21			22,4	112,8
ЗИС-5 НАТИ Г-23 .	8	Древес- ный уголь	21,8	63,9
ЗИС-5 ДГ-13	4	Древес- ная чурка	20,5	111,4
ЗИС-5 ДГ-13	5	"	22,4	116,0
Средние данные по 2 машинам с уста- новками ДГ-13			21,45	113,7

Из таблицы видно, что колебания скоростей и расхода топлива по отдельным машинам невелики. На хороших дорогах удавалось достигнуть лучших показателей. Так, на этапе Ленинград — Минск — Киев — Москва средняя техническая скорость четырех машин ГАЗ-АА с установками Г-14 увеличилась до 32,4 км/час, машин ЗИС-5 с установками ЗИС-21 до 31,6 км/час. Расход топлива у первых снизился до 53,5 кг на 100 км пути, у вторых — до 89,5 кг. Древесноугольная машина Г-21 расходовала на этом этапе 32 кг топлива, а Г-23—45 кг. Во время пробега двигатели запускались непосредственно на газе.

Эти цифры — наглядное доказательство огромных экономических преимуществ газогенераторных автомобилей.

Коллектив пробега

Почти одиннадцать тысяч километров прошли газогенераторные автомобили по необъятным просторам нашей родины. Их путь пролегал через Жигули, седые отроги Уральских гор, солончаки Северного Казахстана, по старому Сибирскому тракту, через густые леса Белоруссии и цветущие поля Украины.

В пути встречалось немало трудностей: тяжелые пески, высокие подъемы и крутые спуски, дороги, совершенно размытые проливными дождями. Но газогенераторные машины, управляемые советскими водителями, преодолевая все преграды, двигались вперед к финишу и пришли в столицу в намеченный срок, в полной исправности, готовыми к дальнейшей эксплуатации.

Кто же эти люди, которым партия и правительство поручили столь ответственное и серьезное задание?

В пробеге участвовало 57 чел. В этом коллективе люди различных специальностей. Основной костяк состоял из слушателей промышленных академий им. Сталина и им. Молотова, лучших отличников учебы, среди которых было три орденоносца: тт. Волкова, Плугина и Нестеров. Будущие командиры социалистической промышленности явились инициаторами этого пробега.

Основные технические силы дал Научно-исследовательский институт автотракторной промышленности. — конструкторы тт. Князев и Высоцкий, молодой способный инженер Сергеев, работавший в пробеге старшим контролером.

Лучших своих людей послали в пробег автозаводы им. Сталина и им. Молотова. Водители машин тт. Еремин и Шибуняев — работники экспериментального цеха московского автозавода — участники известного Каракумского пробега.

Достаточно напомнить, что по установленным нормам трехтонный автомобиль ЗИС-5 расходует 35,5 л, а полутонна ГАЗ-АА — 21,5 л бензина на 100 км пути.

Пробег со всей убедительностью доказал, что мы имеем такие газогенераторные автомобили, которые при условии правильной их эксплуатации могут работать так же надежно, как и бензиновые. И сейчас, наряду с массовым производством этого нового средства автотранспорта, основная задача состоит в том, чтобы создать культуру эксплуатации газогенераторных автомобилей, подготовив квалифицированные кадры водителей, механиков, заготовителей топлива.

Инж. Давыдов — конструктор этого же завода, принимавший непосредственное участие в создании газогенераторного автомобиля ЗИС-21. От Горьковского автозавода в пробеге участвовали инженер-конструктор т. Белавин, водители Мезинов, Елизаров и другие.

Несмотря на то, что коллектив пробега состоял из отличников учебы, лучших работников завода и института, в нем почти не было газогенераторщиков. Из 24 водителей газогенераторных автомобилей всего 6 чел. были знакомы ранее с этим новым видом транспорта. Остальные 18 сели за руль газогенераторной машины по существу перед стартом пробега.

Сейчас, когда пробег успешно закончен, все участники стали знатоками газогенераторов. В пути они вполне освоили эту машину.

61 день, проведенный в дороге, изобилует множеством приключений. Участники пробега не раз показывали образцы дружной, четкой большевистской работы.

На пути от Белорецка к Петропавловску колонна автомобилей шла по склонам южной



Водитель машины № 8 т. Коновалов осматривает бункер газогенераторной установки
Фото Г. Бокова

части Уральского хребта. 14 дней подряд на этом участке шли проливные дожди, сделавшие дороги буквально непроходимыми. Машины сотни раз проваливались в образовавшиеся болота, съезжали с дороги в глубокие сточные канавы. Участникам пробега приходилось рубить деревья, делать ваги и «сывешивать» машины. На отдельных участках пути машины были проведены по обочинам, которые на многие десятки и сотни метров приходилось подкапывать лопатами и застилать ветками деревьев. Эта работа требовала больших усилий, но люди не пасовали перед трудностями.

Вот один из примеров высокосоциального отношения к порученному делу.

В Северо-Казахстанской области, недалеко от Петропавловска, несколько машин отстали от колонны. Размытые дождями дороги поглощали все топливо. Машины остановились в поле недалеко от железнодорожного полотна.

Что делать? На быструю подвозку топлива рассчитывать не приходилось, ибо местный автотранспорт в эти дни стоял на «приколе». А колонну необходимо было догнать во что бы то ни стало. И люди нашли выход. Они нарубили чурки из старых железнодорожных шпал. Движение вперед было обеспечено.

Вот другой пример. При съезде с пароматричной машины № 4 после переправы

через реку Вологду рухнул под'ездной мост. Машину резко бросило назад. Но водитель т. Гнедков не растерялся и во-время сумел удержать ее на месте. Почти неизбежная, серьезная авария была предотвращена.

Трехтонные грузовики ЗИС-5 с газогенераторными установками ДГ-13 почти на всем протяжении пути отставали. Это объяснялось неудовлетворительной очисткой газа и напряженностью горения. Экипажам этих автомобилей пришлось работать больше, чем другим участникам пробега. Они нередко шли ночами, догоняя ушедшую вперед колонну. Но водители этих машин никогда не жаловались на это и также внимательно и любовно относились к материальной части, как и весь остальной коллектив.

Много потрудились в пробеге механики тт. Меркулов, Базилевский и Савин. Они ехали на машине технической помощи, которая шла все время последней в колонне. Механики, как правило, приезжали к месту ночевки последними, когда многие уже крепко спали, но всегда успевали осмотреть машины и предупредить возможные неполадки.

Все трудности были преодолены. Пробег успешно завершен. Участники его рады тому, что они оправдали высокое доверие партии и правительства.

Г. Боков



На профилактическом осмотре. Водители машины № 10 тт. Быстров и Елизаров чистят газогенераторную установку

Фото Г. Бокова



Депутат Верховного Совета СССР, мастер комбайновой уборки Александр Иванович Оськин со своим братом Архипом Ивановичем об'езжают на мотоцикле участок для комбайновой уборки в колхозе «Красный партизан» (Илекский район)

Фото В. Лашманова

ШОФЕРЫ-СТАХАНОВЦЫ НА УБОРКЕ УРОЖАЯ

Стахановское движение за три года выросло в величайшую силу. Под руководством большевистской партии оно стало действительно массовым, охватило все отрасли народного хозяйства.

Наряду со славными инициаторами стахановского движения — Стахановым, Бусыгиным, Кривonosом, Демченко, Ангелиной, Бориным и др. — у нас выросли сотни тысяч новых стахановцев, сталинских питомцев, показывающих образцы самоотверженного социалистического труда и непревзойденного мастерства.

Растущая многотысячная героическая армия стахановцев на каждом шагу со всей убедительностью подтверждает слова товарища Сталина о том, что «техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».

На колхозных и совхозных полях, в МТС и на сельскохозяйственном автотранспорте текущий год ознаменовался дальнейшим ростом стахановского движения. В результате огромного под'ема политической и производственной активности в период избирательной кампании и сессий Верховного Совета СССР и Верховных Советов союзных и автономных республик социалистическое соревнование на уборке урожая развернулось с новой силой.

От одиночек-стахановцев, от стахановских бригад — к стахановским колхозам, совхозам, МТС, автоколоннам — вот путь, по которому

идут передовики социалистического земледелия.

Горячий отклик среди колхозников нашло обращение щербиновцев. В этом году, благодаря широко развернувшемуся социалистическому соревнованию, стахановцы социалистических полей на отдельных участках собирают с гектара по 80—100 ц зерна, по 1 000—1 100 ц свеклы, по 100—120 ц хлопка. В передовых областях и районах высокую среднесуточную выработку дают комбайнеры, трактористы, шоферы.

Если бы не только в передовых, но и во всех районах страны сумели бы с самого начала уборочных работ организовать передачу опыта стахановцев всей массе, если бы всюду наладили должное использование техники — комбайнов, тракторов, автомашин, — темпы уборочной кампании были бы несравненно выше. В ряде областей — Днепропетровской, Одесской, Николаевской и некоторых восточных районах этого не сумели сделать и здесь имело место отставание в темпах уборки.

* * *

Призыв коллектива Волчанской автоколонны Сельхозтранса Харьковской области о стахановском использовании автомашин на уборке сталинского урожая был подхвачен армией шоферов, работающих на перевозках сельскохозяйственных продуктов.

Волчанская автоколонна — инициатор соревнования — показывает остальным пример подлинно стахановской работы. Ремонт машин здесь был закончен раньше всех автоколонн Харьковской области. Автопарк был подготовлен к перевозкам во-время. Перевыполнение задания по вывозке урожая — стало делом чести каждого водителя. И результаты не замедлили сказаться.

В порядке социалистического соревнования коллектив автоколонны решил поднять суточную производительность автомашин ГАЗ-АА до 213 тоннокилометров против 100 тоннокилометров по нормам Наркомзема, а производительность автомобилей ЗИС-5 — до 425 тоннокилометров против 200 по нормам Наркомзема. Этот план автоколонна выполняет полностью. Отдельные водители дают исключительно высокие показатели работы. Так, шофер В. Белый на машине ГАЗ-АА делает ежедневно до 300 тоннокилометров, а Елена Лапина, также на машине ГАЗ-АА, отрабатывает от 300 до 400 тоннокилометров, перевыполняя дневную норму выработки в 3—4 раза. Ни одна автомашина за все время работы не имела ни поломок, ни аварий.

Но водители Волчанской автоколонны считают, что их основная обязанность не только выполнять план, не только сохранять машину и не допускать аварий, но и по-хозяйски беречь резину и горючее. В горячую пору перевозки урожая многие водители экономи-

ли от 40 до 100 кг бензина, а правильный технический уход за покрышками и камерами избавил машины от простоя. Всяческого внимания заслуживает работа шоферов тт. Кузуба, Коноваловой и других. Их машины прошли по 60—70 тыс. км без смены покрышек.

Не отстают от инициаторов соревнования и многие другие автоколонны. Шоферы Ключевской колонны взятые ими социалистические обязательства — давать ежедневно 225 тоннокилометров на автомашинах ГАЗ-АА и 420 тоннокилометров на ЗИС-5 — выполняют с честью. Тов. Рыгайлов на ЗИС дает ежедневно свыше 700 тоннокилометров, т. Нохрин на ГАЗ дает за смену по 405 тоннокилометров.

В Георгиевской автоколонне Орджоникидзевского края прекрасно работают муж и жена Федорченко. Тщательно ухаживая за машиной, бережно расходуя горючее, ведя машину по всем правилам водительского искусства, они перевыполняют норму на 250—270% и за 23 дня заработали вместе 2 240 руб.

Шоферы Новороссийской автоколонны Казахской ССР встретили третью годовщину стахановского движения большими производственными достижениями. Колонна в конце августа выполнила пятидневное задание на 125%, сэкономив 273 кг горючего. Шоферы Ющенко, Лапп, Жуков выполнили тройную норму, а шофер т. Ходарев на автомобиле ГАЗ-АА сделал за пятидневку 1 778 тоннокилометров при норме 500 тоннокилометров.

Водители Братской автоколонны Одесской области за 28 рабочих дней вывезли на 40 машинах свыше полумиллиона пудов зерна, отработав 292 тыс. тоннокилометров. В этой колонне замечательно работает шофер Вера Колесниченко. На машине ГАЗ-АА за 15 дней она отработала 4 685 тоннокилометров, сэкономила 100 кг горючего и заработала 600 руб.

Конечно, не все руководители автоколонн могут рассказать о достижениях. Так, например, в Армавирской автоколонне хлебовывоз был организован плохо. Начальник и технорук колонны своим бездействием сорвали плановую работу автотранспорта; социалистическое соревнование здесь развернуто не было. Почти такое же положение было и в Славянской автоколонне.

Еще нередки случаи простоев машин при разгрузке зерна на элеваторах по вине Заготзерна.

За лучшую работу автомашин в 1938 г. Наркомзем СССР установил для коллективов водителей и инженерно-технических работников автоколонн три переходящих красных знамени и, в качестве премии, по три мотоцикла, десять велосипедов, по 25—35 тыс. руб. на улучшение культурно-бытовых условий работников автотранспорта и до 10 тыс. руб. на премирование лучших стахановцев автоколонны.

К 1 декабря должны быть подытожены результаты соревнований и нет сомнений, что они будут высоки. Шоферы работают с неослабеваемым напряжением по перевозке зерна, свеклы и хлопка. Они прекрасно понимают, что вывезти урожай без потерь — значит обеспечить стране изобилие продуктов, а колхозам и колхозникам — богатство и зажиточность.



Шофер-стахановец колхоза «Роте Штерн» (Маркштадтский кантон АССР немцев Поволжья) Н. Риффлинг, работая на колхозной машине по перевозке зерна, систематически перевыполняет норму выработки.

Фото В. Вельяшева

из 600 возможных). Второе и третье места поделили: стрелок туркменской команды т. Скворцов и т. Вавилов (Украина), набравшие по 502 очка каждый.

Кроме того мастера огня в чемпионате на побитие рекордов соревновались в стрельбе лежа из боевого оружия на 600 м. Лучший командный результат показали стрелки Украины и РСФСР, давшие по 445 очков из 500 возможных. Индивидуальное первенство завоевал т. Долгобородов, выбивший 95 очков из 100 возможных. Этот результат на одно очко выше официального мирового рекорда Француза Кола, но на столько же ниже всесоюзного рекорда, установленного в 1936 г. динамовцем т. Шешуковым.

Итоги стрельб по боевому стандарту и на 600 м свидетельствуют о значительных успехах, достигнутых молодыми стрелками Украины, Белоруссии и других республик. На прошлогоднем слете мастеров Осоавиахима в первый десяток лучших стрелков по боевому стандарту входили исключительно москвичи и ленинградцы. Теперь же они заняли в этом десятке пять мест.

Наряду с этим приходится констатировать, что осоавиахимовские организации многих национальных республик и автономных областей недостаточно серьезно подошли к подготовке своих команд. Отсюда низкие результаты этих команд по боевому стандарту, не превышающие 2 000 очков из 3 000 возможных или 400 очков из 600 возможных в среднем на стрелка.

Дуэльная стрельба. Самой увлекательной и интересной из боевых стрельб является дуэльная. Это стрельба на 300 м с перебежкой. В каждом забеге участвуют две команды по 5 чел. По сигналу стрелки обеих команд с оружием в руках ложатся в 25 м от линии огня так, чтобы локти и колени были на земле. Оружие не заряжено. Новый сигнал: «Огонь!». И, точно подброшенные пружиной, стрелки бегут к огневому рубежу, на ходу надевая на руку ружейный ремень. Миг — и они в самых разнообразных позах лежат на огневом валау. Не все еще зарядили винтовки, а дуэльная стрельба уже началась!

Задача заключается в том, чтобы сбить свои мишени раньше «противника». Если какой-либо стрелок одной команды поразит свою мишень быстрее, чем стрелок другой команды, выступающий под тем же порядковым номером, — последний считается «убитым» и в стрельбе участвовать не может. За этим строго следят судья-контролеры, стоящие около каждого «стрелка на линии огня».

Часто бывает так, что одна из команд с первого же залпа сразу сбивает не одну, а три мишени. Тяжко приходится тогда нерасторопной команде: двум «оставшимся в живых» из ее состава надо поразить 5 мишеней, в то время как у «противника» попрежнему 5 стрелков и они должны сбить только 2 мишени. Проигрыв в таком случае неизбежен.

Но бывает и так, что команда, с первого залпа удачно поразившая две-три из своих мишеней, потом стреляет плохо, и победа достается конкурирующей команде, два-три стрелка которой быстро сбивают все мишени — и свои, и «убитых» товарищей.

В каждой из двух соревнующихся команд есть страстные, физически сильные и ловкие стрелки. Они знают, что главное в дуэльной



Комсомолец Олег Жгут, завоевавший звание чемпиона СССР по олимпийской стрельбе 1938 года

Фото В. Рябинина

стрельбе — не только меткость, но и быстрота. Ни одной лишней секунды! — таков девиз лучших дуэлистов. Не «противник», а ты должен первым добежать до вала и первым поразить мишень.

От стрелка требуется физическая закалка, сообразительность, умение владеть собой и не терять хладнокровия ни при каких обстоятельствах, — словом, нужны все качества подлинного бойца.

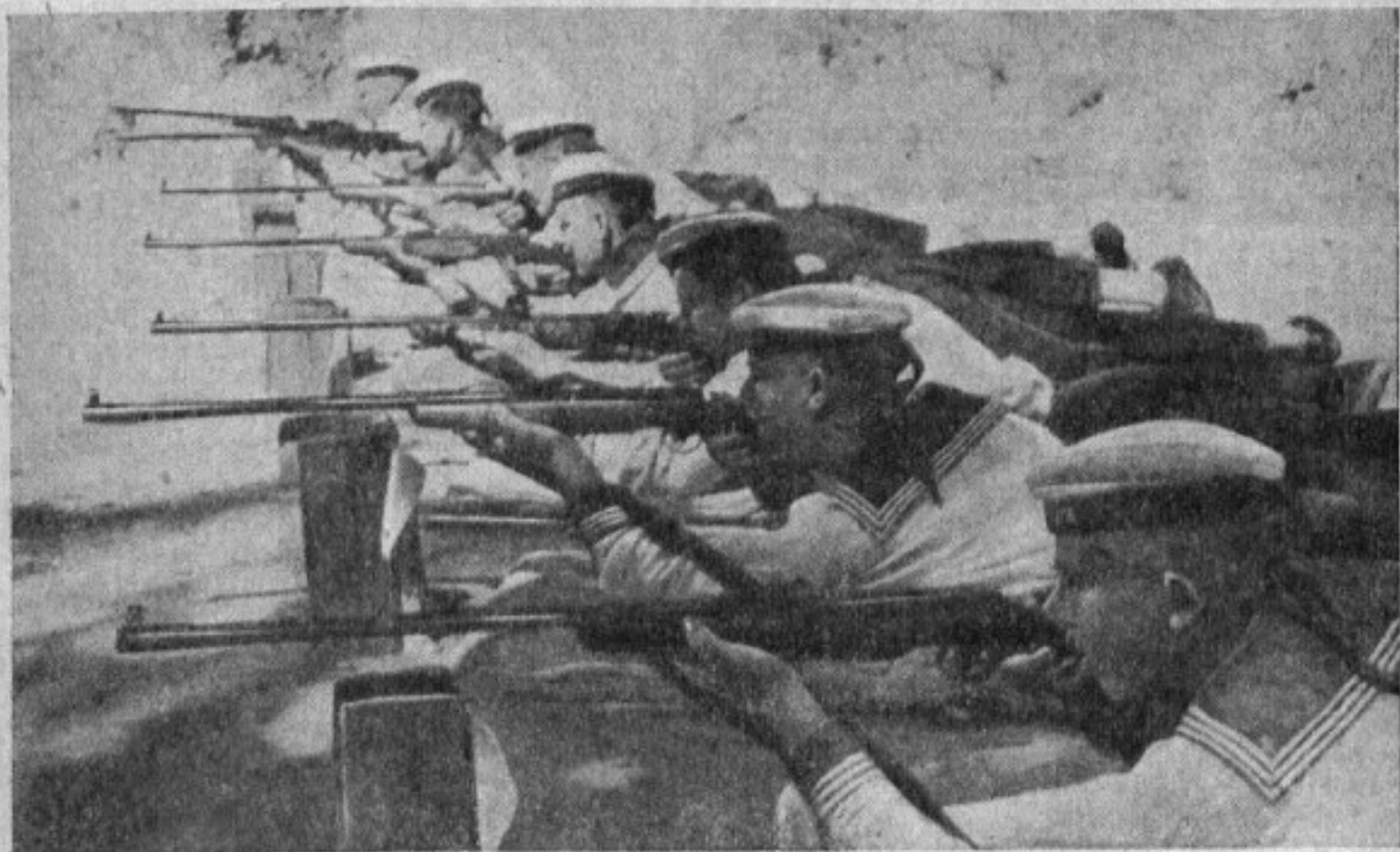
Из всех видов стрелково-спортивных упражнений дуэльная стрельба больше всего приближается к боевой обстановке.

Воля к победе сквозит в каждом движении дуэлистов. Нельзя без волеия наблюдать за борьбой команд, участвующих в дуэльной стрельбе. Особенно, когда выступают такие сильные команды, как РСФСР, Украины и БССР.

Дуэльная стрельба на спартакиаде показала, что большинство стрелков прекрасно владеет боевой винтовкой. Особенно это относится к карачаевской, мордовской и марийской командам. Они не только не уступают командам союзных республик, но и стоят выше некоторых из них.

Первенство по группе союзных республик завоевала белорусская команда. Однако общесоюзное первенство присуждено команде РСФСР, одержавшей в финальных забегах наисильнейших команд 9 побед из 10. Команда БССР заняла второе место (8 побед). На третье место вышла Мордовская АССР, на четвертое — карачаевская команда и на пятое — азербайджанская.

Стрельба из малокалиберной винтовки. Программа обязательной части соревнований



В лагерях военно-морской подготовки Московского областного совета Осоавиахима. На снимке — стрельба из малокалиберных винтовок во время испытания допризывников по стрелковой подготовке
Фото А. Межуева

взрослых предусматривала стрельбу лежа из малокалиберной винтовки отечественного производства на 50 м, по 20 патронов на стрелка. В чемпионате на побитие рекордов участники спартакиады стреляли с той же дистанции, но из малокалиберной винтовки произвольного образца и не только лежа, но стоя и с колена, причем на каждое из этих положений давалось по 40 патронов.

В стрельбе лежа первенство по группе союзных республик и общее первенство завоевала команда Грузии, выбившая 919 очков из 1000 возможных. На втором месте оказалась команда Азербайджана (913 очков), на третьем — команда Якутской автономной республики (915 очков).

По индивидуальным показателям первое место занял стрелок азербайджанской команды т. Кязимов, выбивший 193 очка из 200 возможных, второе — тренер якутской команды т. Тарахчан (191 очко) и третье — представитель Украины т. Писаренко (189 очков).

Любопытно, что детские команды, выступавшие на спартакиаде, дали по этому же упражнению более высокие результаты: юные стрелки РСФСР выбили 949 очков, Азербайджана — 928 и Белоруссии — 915. Индивидуальные результаты детской команды РСФСР такие: Сяницын — 194, Иванова — 191, Ерофеев — 189, Лерман — 188 и Бобров — 187 очков.

В чемпионате отличного результата добилась команда РСФСР в составе товарищей И. Андреева, А. Андреева, Жгутова, Иодко и Сорокина. Стреляя лежа, она выбила 1982 очка из 2000 возможных, перекрыв старый всесоюзный рекорд на 2 очка.

Исключительно высокий класс мастерства показал известный стрелок-рекордсмен Илья Андреев. Стреляя с колена, он выбил 397 очков из 400 возможных — на 8 очков больше мирового рекорда, установленного несколько лет назад эстонцем Локатером.

Первое индивидуальное место в стрельбе лежа занял также И. Андреев — 399 очков из 400 возможных. Это замечательный результат, но есть еще лучше: заслуженный мастер стрелкового спорта Д. Иванов выбил в 1936 г. 400 очков из 400 возможных, установив тем самым абсолютный рекорд, дальшее которого не прыгнешь.

Олимпийская стрельба. Это — стрельба стоя из малокалиберного пистолета. По сигналу «приготовиться!» стрелок заряжает пистолет на линии огня. Затем следует команда «огонь», после которой на расстоянии в 25 м от стрелка немедленно появляются 6 мишеней — силуэтов человека в нормальный рост. На поражение 6 мишеней дается 8 сек. Упражнение повторяется три раза. Стрелки, давшие в установленное время 18 попаданий, стреляют повторно, но на этот раз на поражение 6 мишеней дается уже 6 сек. Стрелки, давшие во второй раз одинаковые результаты, снова стреляют, но теперь 6 мишеней они обязаны сбить в 4 сек.

В чемпионате на побитие рекордов по этому упражнению участвовало 39 мастеров. Звание чемпиона 1938 г. по олимпийской стрельбе присуждено комсомольцу Жгуту (РСФСР), сумевшему поразить 6 мишеней в 4 сек.

Победителем по другому виду стрельбы стоя из пистолета (на 50 м, 60 патронов), являющемуся одним из труднейших упражне-

ний, вышел украинский мастер Писаренко, давший поразительный результат — 553 очка из 600 возможных. Это — новый всесоюзный рекорд, прежний (542 очка) был установлен также т. Писаренко. Вместе с тем это и новый мировой рекорд, на 6 очков превышающий прежний, установленный шведом Ульманом.

Соревнования школьников и пионеров. В программу обязательной части детских соревнований, в числе других стрельб, были включены: малокалиберный стандарт (стрельба на 50 м из четырех положений — стоя, с колена, сидя и лежа, по 5 патронов на положение) и дуэльная стрельба на 50 м из малокалиберной винтовки, а в программу чемпионата на побитие рекордов входили — стрельба лежа на 100 м и малокалиберный стандарт по 40 патронов на стрелка (условия, как для взрослых).

Результаты детских стрельб показывают, что по некоторым упражнениям юные стрелки стреляют не хуже взрослых мастеров огня. Ученица 9-го класса 28-й ленинградской школы Лида Иванова, стреляя малокалиберный стандарт по условиям взрослых, выбила 361 очко из 400 возможных. Стоя она дала 83 очка, с колена — 85, сидя — 95 и лежа — 98. Таких результатов не всегда достигает взрослый опытный мастер по малокалиберному стандарту.

Московский школьник Синицын выбил лежа 194 очка из 200 возможных, отстав от всесоюзного рекорда заслуженного мастера спорта орденоносца т. Титова лишь на одно очко.

Хорошие результаты в стрельбе с колена у Ахмедова (Азербайджан) — 92 очка.

Володя Грилихес (Украина), стреляя стоя, выбил 89 очков, — на одно очко больше рекорда, установленного в 1936 г. заслуженным мастером спорта Д. Ивановым.

Валя Ерофеев (РСФСР), стреляя из положения стоя, с колена, сидя и лежа, установил новый рекорд для детей — 178 очков.

Петя Подвязный (РСФСР), стреляя лежа на 100 м, выбил 189 очков из 200 возможных. Это также новый рекорд для детей.

Лида Иванова, Синицын, Грилихес и Ахмедов вполне заслуживают звания мастеров стрелкового спорта, о чем возбудил ходатайство перед президиумом ЦС Осоавнахима штаб спартакиады.

На первое место по всем упражнениям вышли юные стрелки РСФСР, на второе — УССР и на третье — Азербайджан. В группе автономных республик, впереди — Аджария, Калмыкия и Молдавия, в группе автономных областей — Ойротия, Еврейская и Карачаевская автономные области.

Значение спартакиады далеко выходит за пределы чисто спортивного интереса. Она явилась не только смотра наших достижений в стрелковом спорте, не только грандиозной демонстрацией советского искусства меткой стрельбы, но и манифестацией братского единения народностей, населяющих наш необъятный Союз, их несокрушимой сплоченности вокруг партии и правительства, полной готовности победоносно, с оружием в руках защищать родину, по-снайперски разить врага в случае нападения на СССР.

ПРОЛЕТАРСКОЙ СТОЛИЦЕ —

хорошо подготовленные кадры водителей такси

Подготовку шоферов для треста «Мостаксомотор» ведут 16 автошкол Москвы. Трест к 15 сентября заключил договоры на обучение 7 710 чел., из которых свыше 5 тыс. чел. приступили к учебе. В школе Трансэнергокадров занимается 1 200 чел., в школе Мосавтобуса — 1 008, в школе Москворецкого райсовета — 723 чел., на учебном пункте Свердловского райсовета Осоавнахима — 530 чел. и т. д.

Пока школы выпустили для «Мостаксомотора» 765 шоферов; все они направлены на стажировку в таксомоторные парки столицы.

До сих пор не выполнено решение СНК СССР об организации при тресте «Мостаксомотор» собственных автошкол. Долгое время МОНО не предоставлял школьных зданий. Сейчас выделено две школы, в которых можно вести занятия в вечернюю смену. Это, конечно, не может удовлетворить трест, так как в этих помещениях нельзя даже установить необходимого учебного оборудования.

Лучше обстоит дело с постройкой центральной школы шоферов на Вятской улице. В октябре школа приступит к работе.

Испытывая острый недостаток кадров, трест «Мостаксомотор», однако, не позаботился о том, чтобы привлечь в таксомоторные парки людей, окончивших автошколы и еще не направленных на работу.

По решению МК ВЛКСМ, 3 тыс. шоферов такси будет подготовлено из числа комсо-

мольцев Москвы. Комсомольцы горячо откликнулись на призыв МК ВЛКСМ, и в 1 сентября свыше 2 тыс. чел. изъявило желание стать шоферами.

Для привлечения комсомольцев в автошколы «Мостаксомотор» направил в районы столицы группу комсомольцев-стахановцев — шоферов такси. Вместе с инструкторами райкомов комсомола они проводят на московских предприятиях беседы с комсомольцами, рассказывают им о работе московского автотранспорта, разъясняют огромное значение постановления СНК СССР о создании в Москве мощного таксомоторного парка.

В Киевском и Фрунзенском районах эту работу неплохо ведет шофер четвертого таксомоторного парка — комсомолец т. Сорокин, он привлек в автошколы много девушек с завода «Каучук», с фабрики «Красная роза» и с других предприятий.

В Дзержинском, Сокольническом и Бауманском районах шофер 5-го таксомоторного парка — комсомолка т. Евдокушина завербовала в автошколы 336 комсомольцев. И здесь в подавляющем большинстве девушки — работницы фабрик им. Ногина, Бабаева, Макароной фабрики, заводов «Красный богатырь», «Борец», «Калибр» и других предприятий района.

— Все они горят желанием стать водителями автомашин. И они будут отличными шоферами такси, — говорит т. Евдокушина.

ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЙ АВТОБУС ВАГОННОГО ТИПА

Научный автотракторный институт (НАТИ) закончил постройку цельнометаллического автобуса вагонного типа, имеющего 40 мест для сидения.

Автобус — безрамный, он имеет цельносталейный каркасный «самонесущий» кузов с алюминиевой облицовкой. Шестицилиндровый бензиновый двигатель автобуса мощностью 150 л. с. (конструкции НАТИ) расположен в задней части машины, что увеличивает полезную площадь автобуса.

Два ряда плафонов дают ровный, рассеянный свет, не мешающий работе водителя. Передние и задние колеса автобуса имеют мощные пневматические тормоза. Рулевое управление автобуса сконструировано так, что обеспечивает большой разворот машины.

Изготовленный автобус был обкатан в пробеге Москва — Загорск и обратно и показал скорость 60 км в час. Машина обладает мягкой подвеской. Все ее агрегаты работали удовлетворительно.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Не регулируют уличное движение

На многих улицах города Семипалатинска нет регуляторов уличного движения. Однако это мало волнует областную автоинспекцию. Самы водители также в большинстве случаев не знают правил езды по городу.

Не лучше и с дорожными знаками. Шоферы этих знаков не имеют, нет их и на улицах и площадях города.

Недавно у нас было го-

родское собрание шоферов, созванное автоинспекцией. Собрание подвергло справедливой и резкой критике работу автоинспекции.

Руководители автоинспекции обещали устранить все недостатки, отмеченные на собрании, но обещания эти и по сей день остаются невыполненными.

Шофер Ворожейкин

Рабочие — владельцы автомашин

20 работников Харьковского тракторного завода имени Сталина имеют собственные автомашины. Семнадцать человек получили эти автомашины в премию, а трое приобрели за наличный расчет. Кроме того у двадцати семи работ-

ников завода есть свои собственные мотоциклы.

Все эти товарищи, прежде чем сесть за руль, занимались на курсах водителей при авто-мотосекции спортивного общества «Сталинец».

А. Коваленко

Военно-тактическая игра

30 августа в районе ст. Безымянка Куйбышевский горком ВЛКСМ и горсовет Осоавиахима провели в ознаменование 20-летия ленинско-сталинского комсомола военно-тактическую игру. В игре участвовали рабочие фабрик и заводов — активные оосавиахимовцы, в числе которых было свыше 1500 комсомольцев.

В состав сводного стрелкового полка Осоавиахима входила мотомеханизированная группа, состоявшая из танкеток, грузовых автомобилей и 25 мотоциклов, принадлежавших спортивным обществам.

Мотомеханизированная группа должна была нанести удар «сним» с тыла, — таков был приказ командования. Несмотря на чрезвычайные тяжелые дорожные условия, водители мотоциклов обходным путем по бездорожью зашли в глубокий тыл «противника» и выполнили возложенную на них задачу.

На всем протяжении пути мотоциклы, искусно управляемые водителями, работали безотказно. Из числа водителей мотоциклов особо выделился т. Селитренников (общество

«Спартак»), который, будучи больным, на предложение врачей санитарного отряда оставить мотоцикл, заявил, что не уйдет, пока не выполнит боевого задания.

За время военно-тактической игры с участниками мотомеханизированной группы были проведены две беседы и читка газет. На общем собрании участники военно-тактической игры заявили о своей готовности встать в любую минуту на защиту родины и взяли на себя обязательство еще лучше организовать оборонную работу у себя на предприятиях и овладеть техникой автомобильно-мотоциклетного и военного дела.

Военно-тактическая игра вызвала огромный интерес среди участников. В ближайшее время следовало бы организовать военно-тактическую игру с участием водителей автомашин и мотоциклов местных автохозяйств. Авто-мотоклуб начал подготовительную работу в этом направлении. Большая роль в проведении игры должна принадлежать областному комитету союза шоферов.

А. Вишневский

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Экономия бензина в автошколах

На автотранспорте широко развернута борьба за экономию горючего. Беречь ценное жидкое топливо должны не только автохозяйства, но и автошколы и авто-мотоклубы, готовящие кадры шоферов. Поэтому я хочу поделиться опытом областной школы шоферов Наркомзема Крыма, где достигнута значительная экономия бензина.

До осени 1937 года в школе совершенно не учитывался расход горючего. Инструкторы заправляли машины без всякой нормы, ездили с курсантами по городу 8 часов и возвращались в гараж с пустым баком. В результате школа никогда не укладывалась в свой лимит расхода горючего.

При установлении нормы мы исходили из особенностей учебной работы, для которой не подходит обычное нормирование (по километру). Мы установили, что, придерживаясь программы и соблюдая скорость машины 20—25 км в час, можно расходовать 3 литра бензина за каждый учебный час езды.

Мы ввели такую норму, и это сразу привело к хорошим результатам. Правда, часть машин сначала давала небольшой перерасход, но в целом получалась экономия. Школа уже больше не выходила из пределов выделенного ей лимита. В дальнейшем мы уменьшили норму до 2,8 л на один учебный час, но и при этом некоторые машины давали экономии.

Борясь за уменьшение расхода горючего, инструкторы практической езды выработали такой метод преподавания, который приуча-

ет курсантов экономить бензин.

Учебная машина никогда не работает на полную мощность двигателя, так как ее скорость обычно не превышает 20—25 км в час. Учитывая это, я решил ввести езду на самом раннем опережении зажигания. Большое внимание уделял также тщательной регулировке двигателя. В результате за 200 учебных часов, наезженных с курсантами в течение месяца, я сберег около 70 л бензина.

Добиваясь еще большей экономии, я попробовал при установке зажигания ставить молоточек не в начале разрыва, как обычно принято, а немного раньше, регулируя рычажок опережения зажигания в соответствии с условиями пути. При заводке двигателя следил, чтобы рукоятку не толкало в обратную сторону. В итоге за месяц сэкономлено 120 л горючего, а за следующие 4 месяца—511 л.

Убедившись, таким образом, в эффективности установки зажигания на раннее опережение, я предложил осуществить мой метод на всех учебных машинах нашей школы. Особая комиссия, созданная для проверки моего предложения, признала его вполне целесообразным. Комиссия нашла, что при этом способе регулировки учебные машины свободно могут расходовать в среднем 2,1 л бензина. Однако, впредь до устранения некоторых технических неисправностей, установлена норма — 2,4 л на учебный час.

А. Душенко

Инструктор школы НКЗ Крымской АССР

ХРОНИКА

5 000 АВТОМОБИЛЕЙ ПЕРЕВОЗЯТ ПОЧТУ

Почтовый автомобиль проникает на самые отдаленные тракты и глубинные дороги Союза. Сотни почтовых автомобилей отправлены в этом году в Белоруссию и Узбекистан, на Камчатку, Сахалин и Алтай, в Карельскую, Бурят-Монгольскую, Удмуртскую и другие автономные республики и области.

В местных учреждениях связи перевозкой писем, газет и посылок в настоящее время занято свыше 5 000 почтовых автомобилей.

ЧЕТЫРЕХЭТАЖНЫЙ ГАРАЖ

В Графском переулке (Москва) заканчивается строительство четырехэтажного гаража-комбината, рассчитанного на стоянку 630 машин М-1. Машины будут устанавливаться во всех четырех этажах. При гараже имеются подсобные помещения: для мойки и ремонта машин, для горючего и смазочного, различных мастерских, обслуживающего персонала (раздевалки, души). Здесь же разместятся административно-управленческий аппарат и общественные организации.

На верхние этажи машины будут входить по специальным пандусам (наклонным плоскостям), устроенным внутри корпуса.

В скором времени в Москве будет строиться потакому же проекту второй гараж.

УЧЕБНЫЙ АВТО-МОТОПУНКТ

В Тамбове открылся учебный авто-мотопункт. Он имеет в своем распоряжении грузовую автомашину и 2 мотоцикла. Для оборудования пункта оргкомитет ВЦИК по Тамбовской области ассигновал 20 тыс. руб.

В Тамбове без отрыва от производства изучили шоферское дело 15 чел.; в филиале авто-мотопункта в Моршанске будет выпущено 63 водителя автомашин. В ближайшее время на пункте будут изучать авто-мотодело 100 чел.

Предупреждение поломки фартука первой поперечины рамы автомобиля М-1

И. В. НОВОСЕЛОВ

Технический отдел ГАЗ им. Молотова

В последнее время на Горьковском автомобильном заводе имени Молотова начали поступать рекламации в связи с поломкой фартука первой поперечины рамы автомобиля М-1.

Как показала практика, поломка обычно происходит при наличии трещин, появляющихся в месте перегиба отбортованного фланга фартука, около крайних дыр крепления кронштейна передней подвески двигателя (рис. 1).

Для предупреждения подобных поломок можно рекомендовать:

1) усиливать фартук приваркой на фланец специальных накладок — усилителей (рис. 2);

2) дополнительно проваривать снизу место стыка передней части фартука с первой поперечиной рамы (рис. 3).

При обнаружении трещин на фартуке (даже если они и незначительны) следует предварительно заварить их, зачистить место сварки и только после этого приваривать накладки — усилители.

Накладки должны изготовляться из обыкновенной низкоуглеродистой стали толщиной 3 мм и привариваться (как указано на рис. 2) к внутренней поверхности отбортованного фланца.

Форма усилительных накладок определяется формой отбортованного фланца фартука; поэтому накладки могут быть легко сделаны по месту. Необходимо только, чтобы оба крепления кронштейна передней подвески усилителя перекрывали все четыре дыры двигателя.

Приварку накладок, а также проверку стыка фартука с первой поперечиной можно

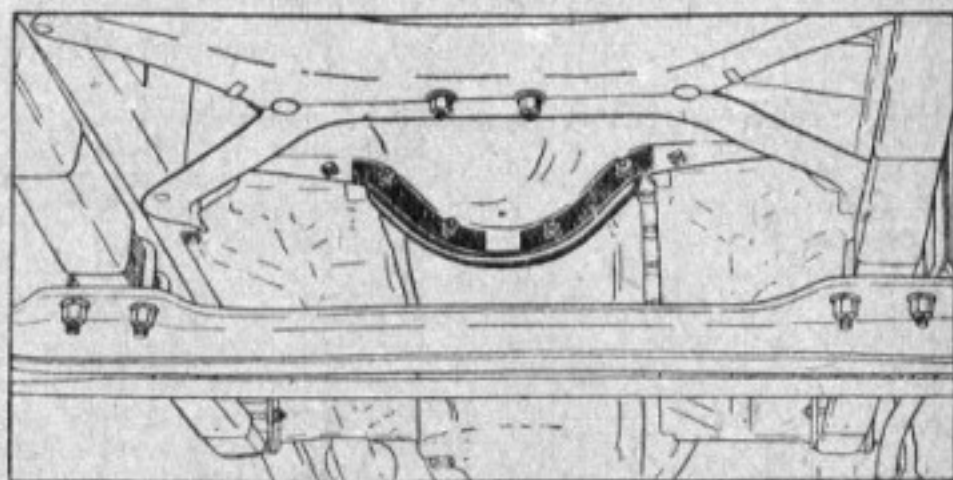


Рис. 2. Усиление фартука с помощью приварки двух накладок

производить как электросваркой, так и автогенной сваркой.

В связи с введением усилительных накладок, болты крепления кронштейна передней подвески двигателя должны быть соответственно удлинены. Под гайки болтов необходимо ставить пружинные шайбы.

Горьковский автозавод с мая текущего года выпускает автомобили М-1 с усиленным фартуком (с приваренными накладками, как показано на рис. 2, и с проваркой стыка фартука с поперечиной сверху и снизу). Указанные меры завод считает достаточными для предотвращения поломок фартука.

Этот шов должен быть проварен сверху и снизу

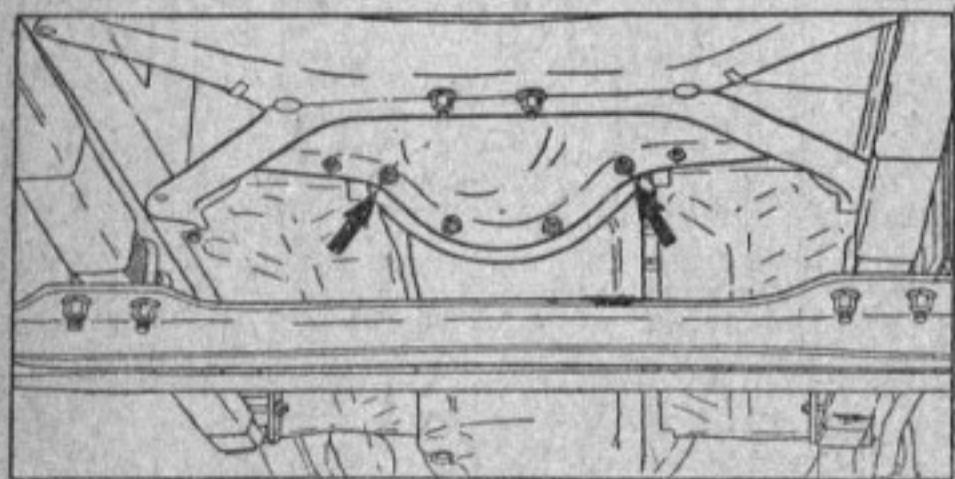


Рис. 1. Место поломки фартука

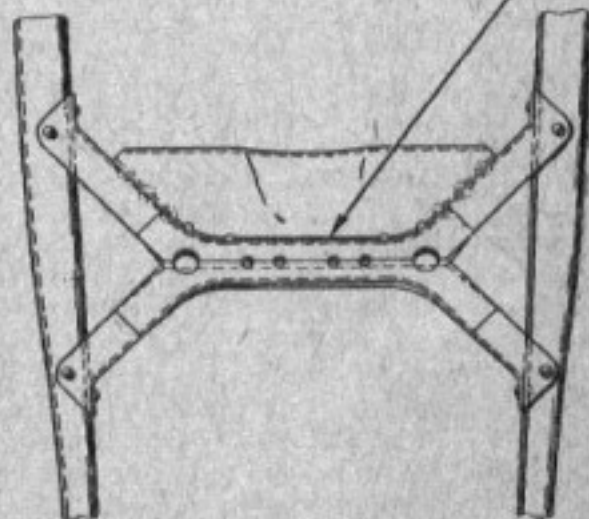


Рис. 3. Усиление фартука с помощью приварки стыка фартука с поперечиной рамы

Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. И. ДЮМУЛЕНА

В ответ на поступающие запросы по некоторым конструктивным данным автомобилей и их оборудования мы помещаем раз'яснения заводов:

I. Данные по электрооборудованию автомобилей М-1 и ЗИС-101.

	Провод	Материалы	Диаметр без изоляции (в мм)	Диаметр с изоляцией (в мм)	Число витков	Сопротивление (в омах)
1. Реле - ограничитель ЗИС-101. катушка ограничения (одна обмотка серийная)	ПВД	Медь	1,81	2,05	30	—
2. Реле заряда ЗИС-101:						
а) шунтовая обмотка	ПЭЛ	"	0,17	0,185	1200	—
б) серийная обмотка	ПЭЛ	"	1,81	1,87	15	—
в) обмотка нагрузки	ПВД	"	1,81	2,05	30	—
г) добавочное сопротивление	—	Нихром				Около 0,9
3. Реле сигналов М-1 и ЗИС-101 (одна обмотка)	ПЭЛ	Медь	0,35	0,38	680	—
4. Реле включения стартера ЗИС-101:						
а) шунтовая обмотка	ПЭЛ	Медь	1,16	1,22	120	—
б) серийная обмотка	ПЛБО	"	1,45	1,635	120	—
5. Сопротивление, шунтирующее контакты сигналов М-1 и ЗИС-101	—	Фехраль	—	0,4	—	5÷5%
6. Емкость конденсатора прерывателя зажигания М-1 и ЗИС-101 — 0,19 — 0,25 микрофарады						
7. Закуриватель М-1 и ЗИС-101		Нихром	—	Лента 1,5×0,3	Длина 175 мм	—

(Время накаливания 15—20 секунд при напряжении 6—8 вольт и токе не более 8 ампер)

8. Защита радиоприема на автомобиле ЗИС-101 от шума осуществляется блоком из двух конденсаторов по одной микрофараде, устанавливаемым у клемм реле-заряда динамомашин, и сопротивлением в 40—60 тыс. омов, которое включается в центральный провод — между обмоткой и распределителем.

9. Если в реле-заряда ЗИС-101 перегорел главный предохранитель из свинцо-

вой проволоки диаметром 0,4 мм, то для замены его можно в крайнем случае употребить волосок медной проволоки диаметром 0,13 мм.

10. Зазоры между разомкнутыми контактами реле заряда и реле обратного тока—0,75±0,15 мм.

11. Зазор между сердечником и якорем реле-ограничителя ЗИС-101 колеблется от 1,5 до 2,5 мм. Между контактами должен быть зазор

0,3—0,4 мм. Сила нажима контактов, измеренная вдоль их оси, должна равняться 120—170 г.

II. Раз'яснения технического отдела ГАЗ

1. Имеющийся на переднем шитке автомобиля М-1 резиновый шланг служит для отвода воды из уплотнения люка вентиляции кузова.

2. Отверстие с резьбой, просверленное в торце конца ведущей конической шестерни АА-4610, необходимо для провертывания крючков, за которые эта деталь подвешивается при термической обработке. Зенковка на торце служит базой для обточки в центрах.

3. Поршни двигателей М-1 имеют одинаковые размеры (длину, диаметр и пр.) с поршнями двигателей ГАЗ-А и ГАЗ-АА, но ставить их на эти двигатели нежелательно, так как это связано с перерасходом цветного металла — по 70 г на каждый поршень. При массовой постановке поршней М-1 на двигатели автомобилей ГАЗ-А и АА перерасход достигнет значительной величины.

4. Головки цилиндров М-1 ставить на двигатели автомобилей ГАЗ-А и АА не разрешается, так как получающаяся при такой замене увеличенная степень сжатия не соответствует жесткости и прочности шатунно-кривошипной группы и других деталей этих двигателей.

5. Рычаги амортизаторов М-1 не снимаются.

6. Цилиндры блоков М-1 и ГАЗ разрешается расточивать против нормального размера до +0,060 (1,5 мм) по диаметру.

7. Коренные и шатунные шейки коленчатых валов М-1 и ГАЗ разрешается перешлифовывать так, чтобы диаметр их не уменьшался до 0,12" против нормального размера больше чем на 0,120" (3 мм).

Что такое крутящий момент двигателя, каково его значение при разном числе оборотов, а также зависимость между крутящим моментом и мощностью двигателя?

Чтобы легче уяснить понятие о крутящем моменте, представим себе вращение двигателя при пуске его в ход, производимое с помощью заводной рукоятки. Предположим, что для вращения двигателя шофер прилагает среднее усилие, равное 20 кг. Длина плеча рукоятки — 0,25 м. Так как крутящий момент M определяется как произведение силы, действующей по окружности, на радиус окружности (плечо действия этой силы), следовательно, шофер при заводке двигателя развил крутящий момент:

$$M = 20 \times 0,25 = 5 \text{ кгм.}$$

Изменение крутящего момента при различном числе оборотов двигателя $M-1$ показано на диаграмме. Как видно из диаграммы, крутящий момент достигает наибольшего значения — 17 кгм, когда число оборотов двигателя n равно 1200—1400. При дальнейшем увеличении числа оборотов величина крутящего момента начинает падать.

Зависимость между величиной крутящего момента M и мощностью двигателя N определяется следующей формулой:

$$N = \frac{M \cdot n}{716,2},$$

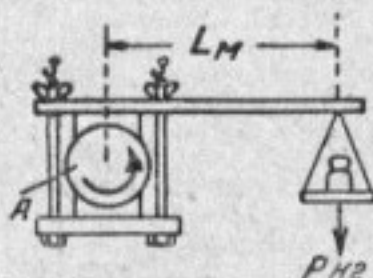
где N — мощность в л.с.; n — число оборотов коленчатого вала.

Как подсчитать крутящий момент двигателя?

Крутящий момент обычно определяется путем измере-

ния на особых динамометрических (тормозных) станках.

Схема простейшего тормозного станка системы Прони изображена на рисунке.



Тормозные колодки стягиваются зажимами 3 — 3. Груз P увеличивается настолько, чтобы при установившейся скорости вращения шкива A рычаг оставался неподвижным и торможение полностью поглощало развиваемую двигателем мощность. Таким образом уравновешивается крутящий момент двигателя. Величина крутящего момента M определяется как произведение силы P (в кг) на длину плеча рычага L (в м):

$$M = P \cdot L \text{ кгм}$$

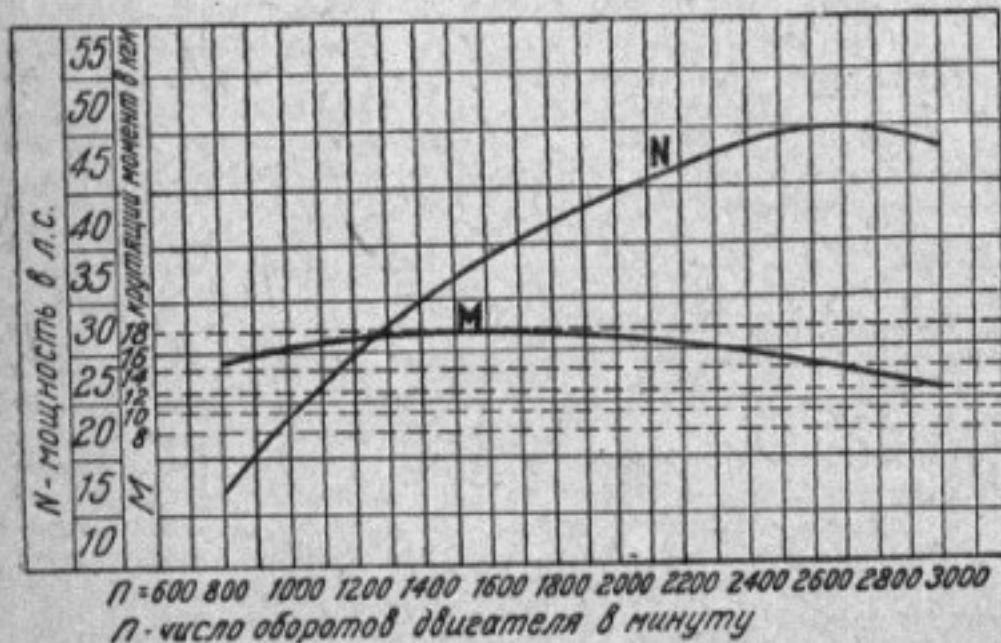
Измеряя одновременно число оборотов, подсчитывают по указанной выше формуле мощность двигателя.

Обратным путем, зная мощность двигателя N и число оборотов n , можно вычислить величину крутящего момента, преобразовав ту же формулу:

$$M = 716,2 \frac{N}{n}$$

Подсчитаем для примера крутящий момент двигателя ЗИС-101 при полной мощности $N = 110$ л.с. и числе оборотов $n = 3200$, соответствующем этой мощности:

$$M = \frac{716,2 \cdot 110}{3200} = 24,6 \text{ кгм}$$



Могучее оружие ленинизма	2
Боевое пополнение РККА с честью выполнит свои задачи.	5
А. НИЗОВ. — Призывники.	7
М. СРЕДНЕВ. — Осенние учения	8
А. НИКАНОРОВ. — Газогенераторные автомобили — большая победа советского автостроения.	11
Н. ВРЕМИН. — Прекрасная машина.	14
Ф. ФОМИН. — Итоги пробега газогенераторных автомобилей	15
Г. БОКОВ. — Коллектив пробега.	17
Шоферы-стахановцы на уборке урожая	19
М. СРЕДНЕВ. — Современные автомобили и их применение в армии	21
С. КАПИТОНОВ. — Стрелковая спартакиада народов СССР.	24
Пролетарской столице — хорошо подготовленные кадры водителей такси.	27
Хропача	28
Письма читателей.	28
И. НОВОСЕЛОВ. — Предупреждение поломки фартука первой поперечины рамы автомобиля М-1.	30
Техническая консультация.	31

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима СССР.

Адрес редакции: Москва, в. 1-й Самотечный пер., 17. Уполн. Главлита № В-60001 Техред. В. Сошальков.

Зак. т. 367а Тир. 83 500 Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист Колич. экз в 1 бум. листе 202 700 Журнал сдан в наб. 21/IX 1938 г. Подпис. к печати 21/X 1938 г. Приступл. к печати 31/X 1938 г. Типография и цинкография Гослитиздата, Москва, 1-й Самотечный, 27.

36М7013



„НОТЫ ПОЧТОЙ“ МОГИЗ 'а

Москва, 31, Неглинная, 14/3Р

Высылает наложенным платежом без задатка
В ПОМОЩЬ РАДИОСЛУШАТЕЛЯМ

Либретто опер с полным текстом

Цена		Цена	
р. к.		р. к.	
«Золотой петушок»	1 20	«Руслан и Людмила»	1 25
«Князь Игорь»	2 —	«Садко»	3 —
«Камаринский мужик»	1 —	«Севильский цирюльник»	1 75
«Пиковая дама»	2 20	«Свадьба Фигаро»	1 60

Путеводители по операм (статьи по разбору музыки и постановок)

Цена		Цена	
р. к.		р. к.	
«Богема»	— 65	«Петрушка»	— 75
«Вильгельм Телль»	1 —	«Пиковая дама»	2 20
«Гибель богов»	1 —	»	5 —
«Гугеноты»	4 —	«Поднятая целина»	4 —
«Евгений Онегин»	4 —	«Проданная невеста»	3 —
«Запорожец за Дунаем»	3 50	«Руслан и Людмила»	1 25
«Золотой петушок»	1 20	«Садко»	3 —
«Золото Рейна»	1 —	«Свадьба Фигаро»	1 60
«Именины»	3 50	»	4 —
«Князь Игорь»	2 —	«Севильский цирюльник»	1 75
«Камаринский мужик»	1 —	«Сорочинская ярмарка»	— 45
«Наталка Полтавка»	3 —	«Трубадур»	1 —
«Перикола»	— 50		

Путеводители по балетам

Цена		Цена	
р. к.		р. к.	
«Дон Кихот»	— 75	«Ледяная дева»	1 —
«Египетские ночи»	1 —	«Светлый ручей»	4 —
«Жизель»	— 75	«Тщетная предосторож- ность»	3 —
«Кавказский пленник»	3 —	«Утраченные иллюзии»	5 —
«Карнавал»	1 —	«Фадетта»	2 50
«Красный мак»	— 75	«Шопениана»	1 —
«Пламя Парижа»	1 25	«Щелкунчик»	1 —
»	— 90	«Эсмеральда»	3 —

ПЕРЕСЫЛКА ЗА СЧЕТ ЗАКАЗЧИКА