

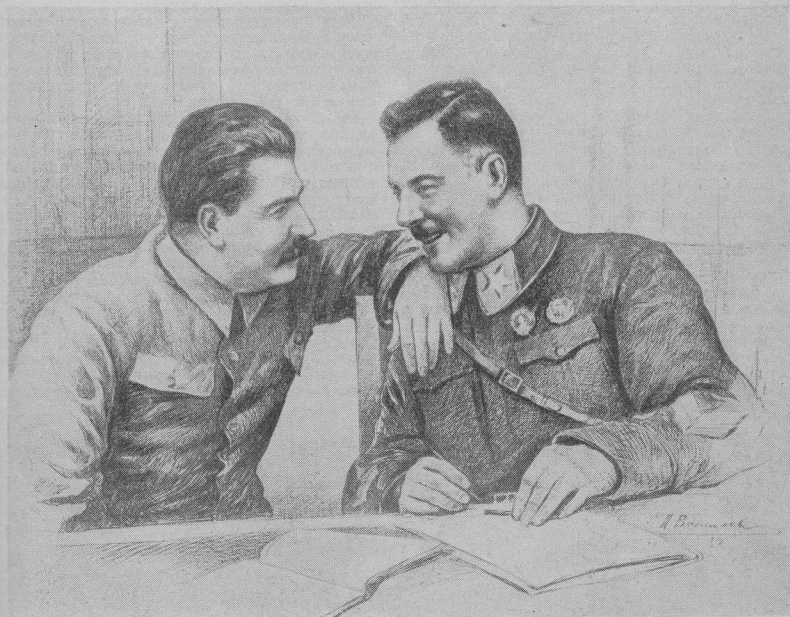


За рулем

3-4

1938
ФЕВРАЛЬ

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



И. В. Сталин и К. Е. Ворошилов

Рисунок художника Васильева

Да здравствует наша родная, непобедимая Красная армия, могучий оплот мирного труда народов СССР, верный страж завоеваний Великой Октябрьской Социалистической Революции!

Армия страны социализма

Победа пролетарской революции в октябре 1917 года, добытая рабочим классом и крестьянством под руководством большевистской партии в условиях ожесточенной классовой борьбы, в условиях бешеного сопротивления буржуазии и помещиков, требовала прочной защиты.

Против советской России со всех сторон ополчилась помещичье - капиталистическая контрреволюция, поддерживаемая меньшевиками и эсерами внутри страны и мировым капитализмом извне.

В этот период Владимир Ильич Ленин подписал исторический приказ о создании Красной армии, призвав рабочих и крестьян с винтовкой в руках отстаивать завоевания революции.

Создание Красной армии после окончания империалистической войны, при отсутствии своего командного состава, было чрезвычайно трудным делом. Но партия и советский народ с этой задачей справились.

Большевистская партия с беззаветной преданностью боролась за выполнение приказа вождя, выделив в ряды РККА лучших своих сынов. В огне гражданской войны складывалась могучая, стальная рабоче-крестьянская Красная армия, созданная и воспитанная величайшими гениями человечества — Лениным и Сталиным, покрывшая себя неуязвимой славой в борьбе за победу Великой социалистической революции.

Легендарный поход ворошиловской армии от Луганска к Царицыну в условиях непрерывных боев с немецкими оккупантами и бе-

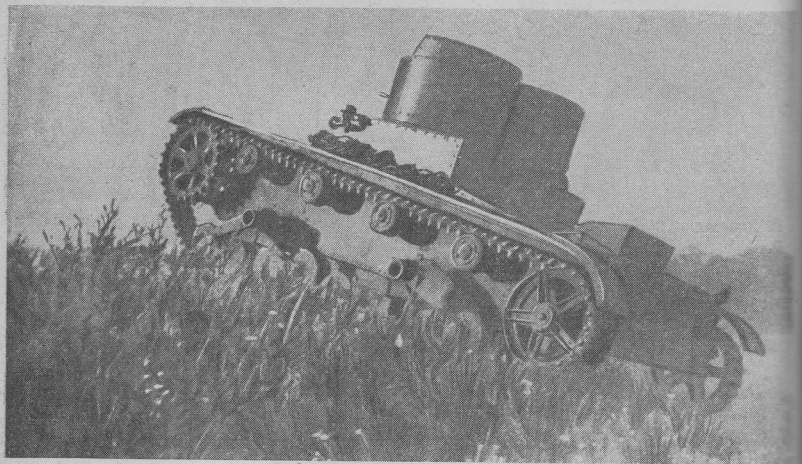
доказательными частями, героическая оборона Царицына под непосредственным руководством товарищей Сталина и Ворошилова, разгром колчаковской армии на Восточном фронте, незабываемая оборона Петрограда, боевой путь 1-й Конной армии, осуществление сталинского плана по разгрому Деникина, разгром Врангеля на юге, белополяков и немецких оккупантов на Украине — вот наиболее выдающиеся этапы героической истории борьбы и побед Красной армии.

Полуголодные, полураздетые, плохо вооруженные отряды рабоче-крестьянской Красной армии побеждали на всех фронтах прекрасные вооруженные белогвардейцы, снаряжаемые и поддерживаемые четырнадцатью капиталистическими государствами.

Это было возможно потому, что наша армия сильна своим революционным духом и сознательностью, своими неразрывными связями с народом. Наша армия «состоит не из оловянных солдат, а из людей сознательных, понимающих, куда идти и за что биться» (Сталин). Наша армия имеет крепчайший тыл — горячее сочувствие и дружную поддержку рабочих и крестьян. Со всей историей нашей армии неразрывно связано имя товарища Сталина, великого вдохновителя и организатора побед гражданской войны.

Товарищ Ворошилов в своей книге «Сталин и Красная армия» пишет:

«В период 1918 и 1920 гг. товарищ Сталин являлся, пожалуй, единственным человеком, которого Центральный Комитет бросал с одного боевого фронта на другой, выбирая на-



Танк в походе

более опасные, наиболее страшные для революции места. Там, где было относительно спокойно и благополучно, где мы имели успехи, — там не было видно Сталина. Но там, где в силу целого ряда причин трещали красные армии, где контрреволюционные силы, развивая свои успехи, грозили самому существованию советской власти, где смятение и паника могли в любую минуту превратиться в беспомощность, катастрофу, — там появлялся товарищ Сталин. Он не спал ночей, он организовывал, он брал в свои твердые руки руководство, он ломал, был беспощаден и — создавал передом; оздоравливал обстановку».

После победоносного завершения гражданской войны партия и правительство приложили все силы, чтобы создать мощную армию, способную отразить любое нападение врага.

Победа социалистической индустриализации превратила СССР в неприступную крепость социализма. Неизмеримо выросшая социалистическая промышленность вооружила нашу Красную армию и военно-морской флот первоклассной боевой техникой.

«Если в 1929 году, — говорил товарищ Ворошилов на XVII партсезде, — на одного красноармейца приходилось в среднем по всей РККА 2,6 механических лошадиных сил и в 1930 году — 3,07, то в 1933 году — уже 7,74. Это значительно выше, чем во французской и американской армиях и выше даже, чем в английской армии, наиболее механизированной».

За четыре с лишним года, отделяющих нас от XVII партсезда, оборонная мощь Советского Союза во много раз увеличилась и ныне рабоче-крестьянская Красная армия является одной из самых могучих армий мира.

Наша пехота имеет сейчас все необходимые технические и огневые средства для полного разгрома врага. Наши артиллеристы и танкисты имеют прекрасные орудия и боевые машины. Наши летчики летают на лучших в мире самолетах. Растет, крепнет и вооружается военно-морской флот. Советский народ с огромным энтузиазмом встретил заявление главы советского правительства товарища Молотова на Первой Сессии Верховного Совета СССР о том, что «у могучей советской державы должен быть соответствующий ее интересам, достойный нашего великого дела, морской и океанский флот». «Надеемся, — говорил товарищ Молотов далее, — что наши моряки с честью выполнят свою задачу, а Наркомфлот настойчиво и без устали будет работать над созданием сильного советского военного морского флота».

В результате повседневной заботы ленинско-сталинской партии и советского правительства, в результате неунынного внимания вожды народов товарища Сталина и первого маршала Советского Союза товарища Ворошилова, непрерывно растут новые кадры замечательных бойцов и командиров Красной армии. С исключительной зоркостью они охраняют наши границы, как виртуозы управляют грозными боевыми машинами, мастерски решают сложнейшие тактические задачи и, главное, всегда готовы сокрушительным ударом отразить врага, который попытается посягнуть хотя бы на одну пядь советской земли.



Депутаты Верховного Совета СССР. Слева направо: лейтенант Б. Е. Кислицкий, командир К. М. Гусев и курсант Шарип Халилов.

Фото С. Лоскутова (Союзфото)

Беззаветно любит и горячо поддерживает свою Красную армию весь народ. Лучшим доказательством этого является то, что молодежь с радостью и гордостью овладевает военным делом, чтобы быть достойной высокого звания воина рабоче-крестьянской Красной армии и флота, что среди депутатов Верховного Совета СССР имеются десятки бойцов и командиров Красной армии, единодушно избранных блоком коммунистов и беспартийных, что колхозники и колхозницы и даже дети-пионеры, живущие в пограничной полосе, активно помогают нашим славным пограничникам, зорко следя за тем, чтобы ни один враг нашей страны — шпион, диверсант — не перешел советский кордон.

Красная армия, достигнув высокого уровня боевой и политической подготовки, великолепно оснащенная современными орудиями боя, по праву гордится своими успехами. Но в рядах нашей армии нет места зазнайству. Бойцы и командиры постоянно совершенствуют свое боевое искусство, упорно учатся, чтобы завтра быть сильнее, чем сегодня, чтобы победить врага малой кровью, если он решится нарушить неприкосновенность священных границ социалистической родины.

С каждым годом все активнее становится фашистская агрессия. Кровавая захватническая война в Испании и Китае принимает все более угрожающие размеры. Агрессоры усиленно готовят новую мировую войну и в первую очередь нападение на Советский Союз.



Народный комиссар военно-морского флота Петр Александрович Смирнов

Сталинская мирная политика нашего социалистического государства и его растущее могущество — самая активная и действенная форма борьбы против фашистских поджигателей войны. Могучая техника, замечательные кадры Красной армии дали нам возможность более 16 лет пользоваться благами мирной жизни.

Боясь поломать свои зубы о крепкий советский орешек, враги пытались подорвать Красную армию изнутри, ослабить ее мощь. Закрытые изменники — агенты иностранных разведок — троцкисты, бухаринцы, фашистская банда тухачевских и гамарников мечтали о восстановлении в СССР власти капиталистов и помещиков, шпионили, вредили, подготавливали поражение Красной армии в будущей войне. Но враги и на этот раз просчитались. Они разоблачены, фашистские планы нападения на Советский Союз развеяны в прах. Советский народ заклеймил их ненавистью, глубочайшим презрением и железной рукой выкорчевывает последние остатки наемников фашизма.

Ни на минуту не забывать о капиталистическом окружении, всемерно повышать революционную бдительность — вот первейшая обязанность каждого партийного и непартийного большевика, каждого сознательного и честного гражданина социалистической родины.

Необходимо твердо помнить историческое указание товарища Сталина, данное им в выступлении на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б).

«Чтобы выиграть сражение во время войны, для этого может потребоваться несколько корпусов красноармейцев. А для того, чтобы

провалить этот выигрыш на фронте, для этого достаточно несколько человек шпионов где-нибудь в штабе армии или даже в штабе дивизии, могущих выкрасть оперативный план и передать его противнику...

Стало-быть, нельзя утешать себя тем, что нас много, а их, троцкистских вредителей, мало. Надо добиться того, чтобы их, троцкистских вредителей, не было вовсе в наших рядах».

Нет сомнения, что советская разведка, возглавляемая славным верным сталинским наркомом товарищем Ежовым, опираясь на поддержку всего советского народа, окончательно истребит остатки вражеских змеиных гнезд

Красная армия — любимое детище большевистской партии. Ее создавали, воспитывали и закаляли великие вожди революции — Ленин и Сталин и их славные соратники — Фрунзе и Ворошилов. Красная армия воплотила в себе все славные черты большевистской партии — организованность, железную дисциплину, беззаветную преданность делу коммунизма и непримиримость к врагам народа.

Велика и могуча наша страна. Един и монолитен тыл Красной армии. Крепка материальная база нашей обороны — тяжелая индустрия, созданная за годы сталинских пятилеток. Могуч наш колхозный строй, обеспечивающий стране на случай войны гигантские продовольственные ресурсы. Пусть не мнят об этом провокаторы войны!

Да здравствуют бойцы и командиры нашей родной, подлинно народной рабоче-крестьянской Красной армии!

Да здравствует железный полководец — любимый нарком обороны товарищ Ворошилов!

Да здравствует могучий маршал коммунизма, организатор побед Красной армии, учитель и друг всех народов — товарищ Сталин!



Депутаты Верховного Совета СССР от Крымской АССР на совместном заседании Советов Союза и Совета Национальностей. В первом ряду (справа налево) — летчик В. К. Косынкин, С. П. Супрун, подводник П. Н. Зам...

ИЗБРАННИКИ НАРОДА



Председатель Президиума Верховного Совета СССР Михаил Иванович Калинин



Председатель Совета Народных Комиссаров СССР Вячеслав Михайлович Молотов



В зале заседаний Совета Союза Верховного Совета СССР 13 января 1938 года. Группа депутатов Совета Союза Москвы и Московской области перед началом заседания. В первом ряду (слева направо)—товарищи С. Ф. Реденс, И. И. Гудов и И. И. Сидоров. Во втором ряду — народный артист СССР И. М. Москвин, Т. В. Федорова и В. И. Кабанов

Фото Ф. Кислова (Союзфото)

Замечательные кадры Красной армии

Е. БОРИСОВ

Праздник 20-летия Рабоче-крестьянской Красной армии и флота весь советский народ отмечает как праздник могущества и непоколебимости нашей социалистической родины.

В период гражданской войны Красная армия, опираясь на высокий патриотизм трудящихся масс, разгромила и прогнала с нашей советской земли многочисленных, хорошо вооруженных белогвардейцев и их хозяев: германских захватчиков, антантовских интервентов, польских панов и японских оккупантов.

Приступив к мирному социалистическому строительству, партия Ленина—Сталина ни на минуту не забывала об укреплении обороны нашего государства. Великий Сталин в своей исторической клятве на Втором съезде советов в 1924 г. от имени всей партии призывал избранных рабочего класса и трудящегося крестьянства: «Поклянемся же, товарищи, что мы не пошадим сил для того, чтобы укрепить нашу Красную армию, наш Красный флот».

Большевицкая партия, советский народ, под руководством своего вождя товарища Сталина, с честью выполнили эту клятву. Уже в 1933 г. на январском пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) товарищ Сталин заявил: «Из страны слабой и неподготовленной к обороне Советский Союз превратился в страну могучую в смысле обороноспособности, в страну, готовую ко всяким случайностям, в страну, способную производить в массовом масштабе все современные орудия обороны и снабдить ими свою армию в случае нападения извне».

В настоящее время Красная армия — самая

передовая в мире не только по своей социально-политической сущности, но и по своей организации и технической оснащенности.

Оборонное могущество СССР — плод победы сталинских пятилеток, в результате которой наша родина располагает мощной автотракторной промышленностью. По грузовым автомобилям мы вышли на первое место в Европе, а по тракторной промышленности — на первое место в мире. На этой могучей социалистической основе выросла мощь наших автобронетанковых сил.

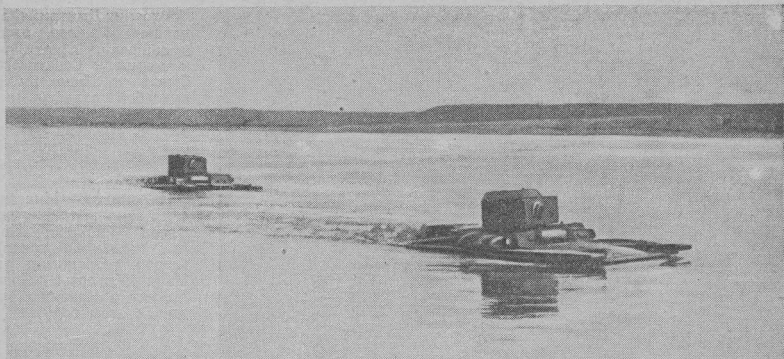
Но боеготовность РККА и ее автобронетанковых войск определяется не только передовой техникой. Люди, верные сыны нашей родины, могучее морально-политическое единство советского народа, объединенного под знаменем великой Сталинской Конституции, — вот что в конечном счете определяет высокую боеготовность Красной армии.

Победы социализма в нашей стране коренным образом изменили облик советских людей. В Красную армию идет молодежь политически, культурно и технически выросшая. Среди призывников значительный процент с средним и даже высшим образованием. Все они — пламенные патриоты социалистической родины.

В стране вырос огромный слой людей, овладевших уже сравнительно высокой автотракторной культурой. Товарищ Эйхе в докладе на январском пленуме ЦК ВКП(б) мог доложить не только о 5 819 МТС, 367 тыс. тракторов, 104,6 тыс. комбайнов, 62,3 тыс. автомобилей в МТС, уже работающих на социалистических полях, но и о тех прекрасных советских лю-



Мотоциклы на параде Красной армии в Москве



На тактических занятиях в части, которой командует майор т. Терехин. На снимке: танки-амфибии преодолевают водное препятствие Фото Г. Гер

дах, которые их приводят в движение. Только в колхозах работают 734 тыс. трактористов, 165 тыс. комбайнеров, 124 тыс. шоферов и десятки тысяч других советских людей, овладевших техникой. Среди них — тысячи героев социалистического труда, высоких мастеров техники — стахановцев. А сколько людей, овладевших техникой, дает наш высоко индустриальный социалистический город!

Вот где источник того, что наши бронетанковые силы, наши танкисты в искусстве вождения машин, в мастерстве преодоления препятствий, в меткости стрельбы перекрывают все существующие рекорды. «У нас немало есть доблестных танкистов, которые, как виртуозы, буквально играют своими грозными машинами», — заявил товарищ Ворошилов еще два года назад на совещании стахановцев промышленности и транспорта.

Среди танкистов и броневиков имеются сотни людей, награжденных правительством орденами Советского Союза. Свыше десятка танкистов — Герои Советского Союза.

Партия Ленина — Сталина вырастила многочисленные кадры прекрасных командиров и военных инженеров автобронетанкового дела. Только в нашей стране, в нашей армии, где над всем довлечет сталинская забота о людях, возможен такой рост кадров.

В прошлом петроградский слесарь Михаил Петрович Петров — ныне Герой Советского Союза — пришел в Красную гвардию 18-летним юношей. Свой революционный боевой путь он начал с участия в штурме Зимнего дворца. История его дальнейшей борьбы — это история 24-й железной красной дивизии. С этой дивизией он прошел с боями через Сызрань, Самару, Оренбург, Верхнеуральск, громя белоохранителей и интервентов. Его грудь украшают ордена Ленина и Красной звезды. Бывший петроградский слесарь, орденосец, депутат Верховного Совета СССР тов. Петров не случайно командует теперь мехчастью, в

рядах которой есть Герои Советского Союза и орденосцы.

А это одна из многих частей, которые созданы советским народом под руководством великой партии Ленина — Сталина.

* *
*

Красноармейцы, командиры и политработники автобронетанковых войск и всей Красной армии не успокаиваются на достигнутом. Они неутомимо совершенствуются как в техническом, так и в тактическом отношении. Овладевая большевизмом, они повышают свою политическую сознательность, свою революционную бдительность.

Военно-фашистская банда шпионов, вредителей и диверсантов, по указке фашистских генеральных штабов германо-японского империализма, всячески пыталась подрывать оборонную мощь нашей страны.

Могучая советская разведка, вооруженная миллионами зорких глаз советского народа, руководимая сталинским наркомом товарищем Ежовым, разоблачила и разгромила презренную банду предателей и изменников родины.

На проники врагов народа бойцы, командиры и политработники ответили удесятеренной бдительностью, еще большим сплочением вокруг большевистской партии и любимого вождя товарища Сталина, новым подъемом социалистического соревнования, славными подвигами в борьбе за отличные показатели в политической и боевой подготовке.

Хабаровский корреспондент «Правды» в номере от 27 декабря 1937 г. сообщил о соревновании танковых частей, еще и еще раз говорящем о непобедимости Красной армии, о могуществе ее автобронетанковых сил. Когда самоотверженные сыны нашей родины Семен Лагода и Григорий Мичурин пали смертью храбрых при защите границ нашей родины, на их место встали братья Иван и Василий Мичурины, Дмитрий и Иван Лагода. Четверка патриотов поклялись овладеть боевой техни-



Колхозник Дмитрий Федорович Михеев, отец 9 сыновей, обратился к маршалу Советского Союза т. Блюхеру с просьбой создать миخеевский экипаж танкистов. Просьба патриота социалистической родины т. Михеева выполнена.

На снимке — Михеевский экипаж танкистов. Слева направо: Павел (командир танка) Федор, Владимир и Иван Михеевы (Иван принят в Красную армию в этом году)

Фото Ложкина
(Союзфото)

кой и военным делом так, чтобы с честью на боевом посту заменить своих славных кровных братьев. Все они по своему личному желанию были зачислены в танковые части.

Вскоре приказом командования ОКДВА из боевой четверки был создан танковый экипаж, получивший название «экипажа танкистов-патриотов». Командиром экипажа был назначен Иван Мичурин, механиком-водителем — Иван Лагода.

23 декабря «экипаж патриотов» обратился с открытым письмом к знаменитому михеевскому танковому экипажу, вызывая братьев Михеевых на социалистическое соревнование, «чтобы встретить XX годовщину РККА образованными показателями боевой и политической подготовки».

Братья Лагода и Мичурины пишут: «Дело это не легкое. Мы знаем, что успехи не приходят сами, что их надо завоевать, за них надо бороться систематически, каждый день. Наши братья Семен Лагода и Григорий Мичурин беззаветно защищали свою родину. Они не жалели своих сил и жизни за дело партии Ленина — Сталина, за дело всего советского народа. Кровь, пролитая нашими братьями Семеном Лагодой и Григорием Мичуриным, зовет нас к самоотверженному подвигам по обороне нашей цветущей родины».

Танковый экипаж братьев Михеевых, увидев письмо танкистов-патриотов — братьев Лагода и Мичуриных, вызов принял..

Где и в какой армии это еще возможно! Только могучий советский народ родит таких славных героев и таких пламенных патриотов.

* * *

Красная звезда — эмблема нашей Красной армии. Серп и молот на этой звезде символизируют надежную охрану нашего мирного социалистического труда, нашей радостной и счастливой жизни.

Красноармейские звезды, как и рубиновые звезды Кремля, ярко светят всему миру. Они зовут трудящиеся массы всех стран к борьбе за мир, против фашизма, за братство народов, за освобождение человечества от ига капитализма — источника войн и всех бедствий человечества.

Автобронетанковые войска вместе со всеми РККА, окруженные любовью народов СССР и повседневными заботами большевистской партии и великого Сталина, встречают славную XX годовщину Красной армии и флота с полной уверенностью в победе над врагами нашей родины. Охраняя мирный труд родной страны, обеспечивая мирную политику своего народного правительства, наша Красная армия во главе со своим любимым наркомом испытанным соратником великого Сталина товарищем Ворошиловым готова в любой момент выступить на защиту государства рабочих и крестьян.

Страна социализма борется за мир. Но если на нее нападут, то ее автобронетанковые войска, вместе со всеми вооруженными силами страны, действуя как передовые части самой наступательной из когда-либо наступавших армий мира, стремительно обрушатся на врага и сокрушат его на его собственной территории.

„Мы стоим за мир и отстаиваем дело мира. Но мы не боимся угроз и готовы ответить ударом на удар поджигателей войны“.

(Сталин)

Памяти Григория Константиновича ОРДЖОНИКИДЗЕ

Год назад 18 февраля перестало биться пламенное сердце выдающегося революционера - борца, одного из лучших руководителей нашей большевистской партии и советского правительства, Григория Константиновича Орджоникидзе.

Еще в юные годы товарищ Орджоникидзе встал под великое знамя Ленина и всю свою яркую жизнь революционера - большевика отдал делу революции, делу нашей партии, делу построения коммунизма, неуклонно идя по ленинско-сталинскому пути, борясь на самых передовых позициях.

Тяжелый путь профессионала-революционера, тюрьмы и ссылки не сломали волю железного большевика.

После победы Октябрьской социалистической революции тов. Орджоникидзе плечом к плечу с Ворошиловым и Кировым организовывал победы Красной армии над интервентами и белогвардейцами. Во главе отрядов Красной армии он громил врагов, завоевывал свободу трудящимся. Живой, жизнерадостный, тов. Орджоникидзе всегда воодушевлял бойцов и командиров; и там, где был Серго, там была победа.

Пламенная энергия, настойчивость, талант выдающегося организатора и руководителя масс сочетались в нем с исключительной простотой и чуткостью в отношениях к людям, которые так хорошо известны всем, кто лично знал товарища Серго.

Последние семь лет он был во главе тяжелой промышленности, одерживая одну победу за другой в решительном перевооружении сельского хозяйства, транспорта и обороны страны.

Огромной заслугой тов. Орджоникидзе было воспитание замечательных кадров стахановцев и руководителей нашей тяжелой промышленности. Он сразу же оценил великое значение дела, начатого Алексеем Стахановым, увидев в этом новую, могучую силу в борьбе за коммунизм. И благодаря большевистской энергии тов. Орджоникидзе, стахановское движение получило невиданную силу и мощь во всех отраслях нашей тяжелой промышленности.

Здоровье Серго было ослаблено годами парских тюрем и ссылки, годами кипучей, напряженной работы. Серго был болен, но он мог бы еще долго работать на благо партии и родины, если бы презренные враги народа — Пятаков и прочие троцкисты — не обостри-



ли его болезни своим гнусным предательством.

В своем выступлении на траурном митинге, посвященном памяти Григория Константиновича Орджоникидзе тов. Молотов от имени партии, правительства и всех трудящихся нашей родины сказал:

«Сам Серго всей своей героической жизнью, без остатка отданной борьбе с врагами трудящихся, борьбе за победу коммунизма, сделал для этого столь много, как лишь немногие.

Образ Серго Орджоникидзе будет всегда стоять перед нами, как светлый пример жизни славного большевистского борца за дело коммунизма. Память о нем не только нам, но и грядущим поколениям будет служить призывом к беззаветной борьбе за полное освобождение и счастье всей великой семьи народов, за полное торжество коммунизма.»

МОТОРИЗАЦИЯ И МЕХАНИЗАЦИЯ

современной армии

Капитан Д. БИБЕРГАН

Военная техника в период мировой империалистической войны получила невиданный размах. На море наряду с надводными боевыми средствами появились подводные средства боя; на суше — наземные войска были усилены воздушными и механизированными частями.

В 1918 году, в последний год войны, воздушные и механизированные войска имели уже решающее значение во всех сражениях. На одном только западном фронте принимало участие в боевых операциях до 10 тыс. самолетов и свыше 1 тыс. танков. Большие танковые сражения во Франции под Камбрэ в 1917 г. и под Амьеном в 1918 г. были своего рода экзаменом на аттестат зрелости для нового рода войск. Танки выдержали этот экзамен блестяще.

Развитие военной авиации и танкостроения после мировой войны продолжалось еще более интенсивно, и эти два рода оружия дали совершенно новое направление развитию военной тактики и стратегии.

Танки стали необходимым орудием боя в сражениях. Они применялись почти во всех колониальных войнах — в Марокко, в Сирии, Аравии. Танки широко использовались итальянским фашизмом для ограбления и уничтожения мирной Абиссинии; танки играют большую роль в современной захватнической войне, проводимой фашистскими агрессорами в Испании и Китае.

Каковы бы ни были взгляды на тактическое и оперативное применение танков, даже один факт их существования коренным образом меняет старые взгляды на методы ведения боя.

Каждый род войск только в том случае оправдывает свое назначение, если он полностью использует на фронте свои боевые качества. Танки обладают большой подвижностью и огневой мощью. Имея среднюю скорость 15—25 км в час, они не могут равняться по отсталой пехоте, совершающей марш со скоростью 4 км в час. Наоборот, пехота должна отказаться от «донотопных» методов передвижения и сама использовать моторизованный транспорт, чтобы поспеть за своим лучшим помощником — за танками, расчищающими ей путь в самой сложной системе укрепления современной обороны.

Таким образом меняется лицо и самой пехоты. Она становится подвижной, моторизованной. Вот почему маневры последних лет почти всех империалистических армий проходят под знаком маневров моторизованных дивизий и более крупных соединений.

С другой стороны, пехота должна уметь не только наступать при помощи танков и авиации, но и обороняться против них. Современная оборона есть прежде всего противотанковая оборона. А это значит, что пехота должна иметь при себе такое оружие, которое способно было бы защитить ее от неожиданных

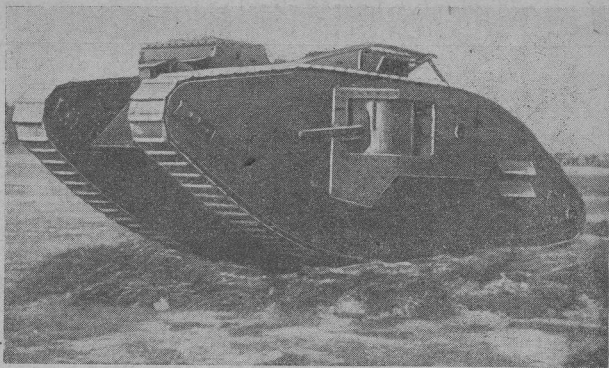
механизированных сил и моторизованной пехоты. Действительно, современная пехота (всех армий) насыщена огромным количеством пулеметов, автоматических винтовок, противотанковых пушек и огневых средств противозушной обороны.

Появление танкового противоядия — противотанковых пушек — заставило конструкторов искать новые средства для лучшего преодоления обороны противника. Разрешение этой задачи находят в увеличении скорости машины. Если первые танки, участвовавшие в мировой войне, имели двигатели с удельной мощностью в 4 — 5 л. с. на тонну веса машины при скорости в 7 — 8 км/час, то в настоящее время, как правило, удельная мощность мотора достигает 20 — 25 л. с. на тонну веса при максимальной скорости в 60 — 70 км/час. По последним сообщениям, американский конструктор Кристи испытывает машину со скоростью в 110 — 120 км/час и удельной мощностью свыше 100 л. с. на 1 тонну веса.

Большая скорость машины быстро изнашивает гусеничную подвеску. Но и в этой области также достигнуты значительные успехи. Если в 1918 г. гусеницы проходили не больше 500 км, то на современных танках они служат в 12 — 14 раз дольше. В настоящее время во всех армиях ведутся большие работы над проблемой бесшумности гусеничных лет.

К уровню техники нового рода войск нужна подтягиваться и артиллерия. В начале империалистической войны 1914—1918 гг. перед артиллерией стояла задача — бороться с артиллерией противника и, главным образом, разрушать перед атакой зону его окопов и заграждений. С последней задачей артиллерия тогда не справилась. Чем больше она стреляла по окопам, тем глубже в землю уходили оборонявшиеся. Как правило, артиллерийская канонада перед атакой продолжалась сутками, иногда даже неделями, а продвигались вперед, в лучшем случае, на десятки метров. Война стала позиционной, неподвижной.

С приходом танка картина резко изменилась. Зачастую без предварительной артиллерийской подготовки танки прорывали укрепленные позиции противника, разрушали окопы, выгоняли оборонявшихся и давали возможность пехоте продвигаться вперед на километры. Задача разрушения зоны окопов перешла к танкам. Артиллерии оставалось, сопровождая своим огнем атаку танков, нейтрализовать орудия противника и подавлять противотанковые огневые средства. Следовательно, артиллерии нужно было модернизироваться, т. е. увеличить свою скорость стрельбы и дальность стрельбы и, кроме того, самой стать более подвижной и перейти на механическую тягу. Вот почему в современных капиталистических армиях появились орудия самоходные, т. е. смонтированные на гусеничном шасси с мотором, или же на прицепе у тягача.



Английский танк «Рикардо» 1917 года

Те же соображения относятся и к современной кавалерии. Конница более подвижна, чем пехота. Она совершала марши со скоростью 8 км/час, но это все-таки в 2—3 раза меньше средней скорости танков. Очевидно, что моторизованный транспорт должен применяться и кавалерией с тем, чтобы сохранить конский состав свежим и постоянно готовым к бою. Специальные автомобили для перевозки конницы существуют во всех армиях.

С приходом на поле боя танков и авиации три основных рода войск, существовавшие до и в начале империалистической войны, значительно изменились, и в соответствии с этим изменились и методы ведения боя — тактика, оперативное искусство. Танки, став четвертым родом войск, никого не подменили и не вытеснили. Они работают в полном и тесном взаимодействии с пехотой, артиллерией, кавалерией и авиацией. Сам бой становится поэтому более скоротечным, подвижным, а средства удара более эффективными.

Но чем больше механизации, танков, тем больше требуется бензина, масел, запасных частей, ремонтных средств, патронов для автоматического оружия; в такой же мере растет спрос и на другие предметы снабжения. Подвоз этих средств должен быть чрезвычайно быстрым, так как сама война мыслится, как подвижная. Отсюда встает вопрос об использовании автотранспорта для ускоренного подвоза средств боевого снабжения по шоссе, лесным и грунтовым дорогам. Автомашин, помимо моторизации пехоты и кавалерии, должны быть основным средством подвоза снабжения и пополнения армии, производить эвакуацию, ускорять стратегические переброски.

Чтобы уменьшить количество подвозимого горючего сделан решительный сдвиг в области замены бензинового двигателя дизелем. Дизель потребляет горючего на 30—35% меньше бензинового мотора, следовательно, он гораздо экономичнее, что повышает запас хода танка. Кроме того он обладает и теми преимуществами, что безопасен в пожарном отношении и не имеет приборов карбюрации и зажигания, вызывающих частые остановки.

* * *

В царской армии танков совершенно не было. Они были завезены в нашу страну в годы гражданской войны. Империалисты, затеяв грабительскую интервенцию с целью задуть молодую советскую республику рабочих и крестьян, усиленно снабжали белогвардейские банды новейшей техникой — самолетами и танками.

Так например, только через порт Батуми, бывший тогда под игом грузинских националистов, к 1 июля 1919 г. было завезено 57 английских танков Рикардо М-5 и 17 средних танков типа «А»; через Одессу были завезены французские танки типа «Рено»; через порт Ревель, непосредственно из Лондона, на помощь белобандиту Юденичу англичане прислали 8 танков; на польском фронте белополяки часто применяли против Красной армии французские танки «Рено», которые, кстати сказать, в значительном большинстве были захвачены героическими защитниками нашей социалистической родины.

Уже в 1920 г. на Красной площади состоялся первый парад с участием трофейных танков. К концу гражданской войны наш танковый парк насчитывал свыше сотни машин, захваченных у белогвардейцев и их хозяев — интервентов.

Две сталинских пятилетки, бурное развитие производительных сил нашей цветущей родины подняли уровень нашей военной техники на огромную высоту. Советские танки не только не уступают, но во многом превосходят соответствующие типы машин империалистических армий.

Красная армия может по праву гордиться своим вооружением и техническим оснащением. Грозная сила могучей Красной армии — верный залог мира. Но если все же фашистские агрессоры осмелятся напасть на Советский Союз, то под водительством первого маршала товарища Ворошилова наша армия, в первых рядах которой будут славные танкисты, разгромит вдребезги любого противника.

МОТОЦИКЛ В ИНОСТРАННЫХ АРМИЯХ

Военинженер 2-го ранга АРТЕМЕНКО

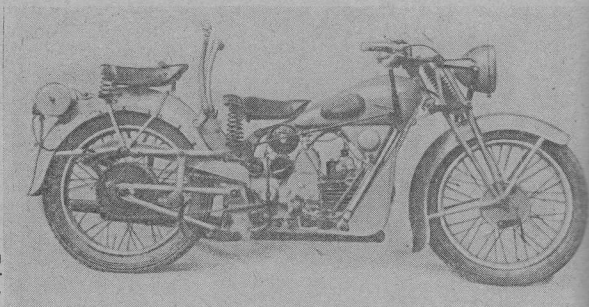


Рис. 1. Итальянский мотоцикл «Гуцци» повышенной проходимости

Сравнительно недавно мотоциклу в военном деле отводили второстепенную роль, используя его лишь как средство связи. В настоящее время положение резко изменилось и на мотоцикл возложены более ответственные задачи, проверенные в боевой обстановке итало-абиссинской войны и в Испании.

В каком же направлении развивается применение мотоцикла в армиях иностранных государств?

Мотоцикл обладает высокой маневренностью, большой проходимостью, хорошей маскировкой (мал по габаритам), может быть легко приспособлен для военных целей без каких бы то ни было переделок, экономичен, прост в эксплуатации и дешев.

Мотоциклетные части имеют преимущество перед конницей в маршах. Опыт показал, что моточасть за 2—3 часа может пройти по шоссейным дорогам 70—80 км, в то время как для конницы на это требуются сутки. Вместе с тем мотоцикл, представляя собой огневую точку, делает мотоциклетную часть более сильной по сравнению с конницей. Современные моточасти, применяя буксировочные приспособления (один мотоциклист может ве-

сти 4—6 мотоциклов), не уступают коннице и в гибкости маневрирования в бою.

Сфера применения мотоциклов в бою весьма широка. Мотоциклетные части используются в оперативной разведке (дальней); в передовых отрядах по захвату и удержанию рубежей; в подвижной обороне с максимальным использованием маневренности моточасти; во флангах и для усиления броневых разведывательных подразделений и т. д.

Какие же типы мотоциклов применяют иностранные армии и как они их вооружают?

Для связи широко применяются 2-тактные мотоциклы литражем до 300 см³ с повышенной проходимостью и малым весом и без специального вооружения.

В мотоциклетных частях, подразделениях соединений применяются мотоциклы в основном 4-тактные, литражем от 300 до 1000 см³ одиночки и с колясками, вооруженные ручными или станковыми пулеметами, устанавливаемыми в специальных пулеметных приспособлениях на руле, багажнике или в коляске.

В фашистской Италии широко распространены мотоциклы «Гуцци» повышенной про-



Рис. 2. Марш германских мотоциклов с колясками по пахотному полю



Рис. 3. Французские мотоциклы «Гном-Рон» с коляской и вооружением из двух пулеметов

дмости для двух человек, из которых один вооружен карабином (садится на заднее седло), а второй — водитель — имеет пулемет на руле (рис. 1).

В фашистской Германии созданы отдельные подразделения легких разведывательных мотоциклов, из которых каждый представляет собой огневую точку, в виде легкого пулемета калибром 7,68 мм, установленного на руле мотоцикла.

Вместе с тем в Германии очень большое применение имеют мотоциклы с колясками со специальным вооружением. Благодаря большой мощности, эти мотоциклы очень легко совершают марши даже по пахотным полям, имея 3 человека с вооружением (рис. 2). Наряду с этим в Германии широко практикуется применение мощных мотоциклов с колясками, вооруженных станковыми пулеметами и имеющих бронированные щитки, а иногда и целые бронированные корпуса, защищающие пулеметчика и водителя от ружейных пуль.

Во Франции довольно подробно разработана не только организационная сторона создания мотоциклетных частей, но и их оперативно-тактическое применение и использование. Из мотоциклов, применяемых во Франции, следует отметить «Гном-Рон» с двумя горизонтальными цилиндрами, с коляской и вооружением из двух легких пулеметов, из которых один установлен на руле мотоцикла, а другой в коляске (рис. 3).

Мотоциклетные части, в зависимости от назначения, в настоящее время укомплектовываются

малокалиберной артиллерией, зенитными пулеметами, крупнокалиберными противотанковыми пулеметами и минометами. Во всех этих случаях транспортером является мотоцикл (рис. 4), представляющий собой всеподъемный оригинальный конструкции с двигателем, вынесенным назад.

Для обслуживания специально мотоциклетных частей иностранные армии имеют серию мотоциклов «тыла», а именно:

а) санитарные — для перевозки раненых и больных;

б) патронные — для подвоза боевых припасов в магазинах (40 — 60 шт.) или в лентах (8 — 15 шт.);

в) бензодистерны с насосом емкостью до 300 л;

г) радиостанции — приемо-передатчики;

д) ремонтные ленточки с наиболее ходовыми запасными частями и инструментом и т. д.

Из сказанного выше видно, что мотоциклетные части имеют все возможности для самостоятельного ведения боя и, следовательно, будут широко применяться в будущей войне.

Быстрому насыщению иностранных армий мотоциклами способствует усиленная подготовка фашистских агрессоров к войне. Одновременно с этим большое количество мотоциклов принадлежит там индивидуальным владельцам, что создает резерв мотоциклетного парка и, вместе с тем, кадры подготовленных мотоциклетных водителей, которые могут быть быстро переключены на боевые машины, танки, тракторы.

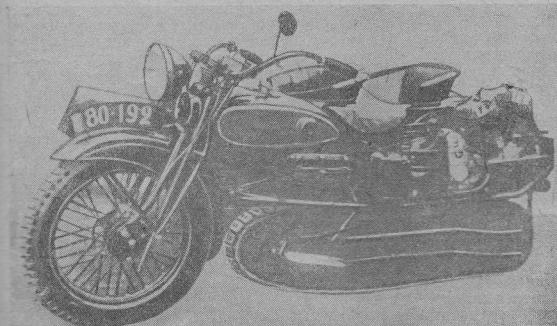


Рис. 4. Мотоцикл-вездеход с двигателем, вынесенным назад

ВОДИТЕЛЬ автоброневика

В конце 1917 г. демобилизованный водитель Добровольский вернулся с фронта империалистической войны в Петербург. Его направили в авторемонтную мастерскую — собирать из старья боевые машины для молодой республики, оборонявшейся от многочисленных врагов.

Полуразрушенные остовы машин, ржавые станки и беспорядочные кучи металлического лома — вот все, что было в инвентаре мастерской. А через два месяца отсюда вышли 50 грозных броневиков — результат напряженной работы нескольких энтузиастов. Из этой мастерской вышел и 90-сильный Фиат с двумя рулевыми управлениями — передним и задним — и двумя пулеметами. На нем отправились защищать родину Михаил Михайлович Добровольский.

Боевое крещение в гражданской войне он получил недалеко от Тамбова. Разведка донесла, что в полутра километрах от города казаки сотня готовится к налету на железную дорогу. Начальник 33-го автобронепоезда поручил Михаилу Михайловичу, совмещавшему должности командира броневика и старшего водителя, рассеять скопление неприятеля.

Мерно зашумел мотор. Оцепывая биноклем окрестности, командир внимательно следил за дорогой. Тормозил на спусках, прибавлял газ на ровных местах. Заметив около деревни казаков, он, не замедляя хода, направил машину прямо на них. Подувиств близко броневик, казаки открыли огонь. И в тот же миг им ответили два пулемета с броневика. Пулеметы строчили без остановки, без промаха. Казачья сотня не выдержала и поспешила удрать.

Весной 1919 г. 33-й автобронепоезд отправили в героический Луганск, где он должен был защищать сеть железнодорожных веток от набегов денкинских казаков.

Ранним утром бронемашина, заправившись горючим, выехала из города на очередное дежурство. Сеял мелкий дождь, размывая дорогу. Несжданно раздалось тарыхтенье, и на полном ходу в город прорвался броневик, на смену которому направлялся экипаж т. Добровольского: видимо, на стоянке, где обычно дежурили, что-то случилось. Тов. Добровольский все же повел туда машину. С самого начала пришлось свернуть к оврагу, где можно было укрыться от артиллерии, но и там валились снаряды. Мелькнула мысль: вражеская батарея пристрелялась. Не успел он подумать, как из оврага, с винтовками наперевес, выскочили белогвардейцы и бросились в атаку.

Как быть? Оставаться на месте и отражать атаку? Машина погибнет от артиллерийских снарядов. Уйти с поста — нарушить революционный долг, открыть неприятелю доступ в город. И вдруг, к удивлению экипажа, командир поехал в обезд холма, удаляясь от города.

Бойцы тревожно переглянулись. Неужели командир струслил, боялся остаться на опасном посту. Но броневик, сделав порядочный

прыжок, вернулся в город и встретил в лоб атаку белогвардейцев проливным пулеметным огнем. Экипаж остался невредимым и победил врага.

— Храбрость не в том, чтобы погибнуть, а в том, чтобы победить и уцелеть, — говорил бойцам т. Добровольский.

* * *

Весной 1920 г. бронепоезд, в котором был т. Добровольский, оказался на польском фронте, под Бобруйском.

Несколько вражеских орудий пристрелялись к дороге, по которой обычно курсировали бронемашин. Экипаж т. Добровольского, попав под орудийный обстрел, немедленно свернул, другой броневик был подбит снарядом, команда третьего, спасаясь от обстрела, забыла, что на скользкой дороге в любых условиях надо соблюдать предосторожность, и увязнув в трясине, опрокинула машину.

После этого поляки пошли в наступление, полагая, что не встретят претград. Но броневик т. Добровольского, стоявший в засаде за кустами, нанес им жестокий урон, заставив отступить. Долгие часы героический экипаж сдерживал наступление на Могилев.

Вспоминаются т. Добровольскому и бои под Слуцком, длившиеся двое суток без перерыва. Его машина выбывала из боя только для того, чтобы заправиться горючим и огнеприпасами. Изучив путь курсирования машины от заправочной станции к месту боев, поляки решили ее подбить.

Возвращаясь после заправки, командир заметил, что кустарник сильно поврежден. Он сразу догадался, что за ним спрятали орудие. Точно в ответ на его мысли, разорвался снаряд, за ним другой, третий... Под ураганный гул разрывов поляки не расслышали, как броневик пошел в обход и стал крыть артиллеристов пулеметным огнем.

За находчивость и героизм, проявленные при обороне Слуцка, правительство наградило Михаила Михайловича Добровольского орденом Красного знамени.

* * *

Есть о чем вспомнить т. Добровольскому. Он сражался и с белыми бандами, и с иностранными интервентами, и с кулацкими отрядами, оберегая любимую родину от происков врагов. Кроме ордена, он был награжден специальной грамотой и дважды — часами.

В настоящее время т. Добровольский — инструктор второй автобазы Мосавтотреста — обучает молодых водителей.

— Мы побеждали врага на старых известных броневиках, — говорит т. Добровольский, — которых к тому же было очень мало. Сейчас мы имеем крупнейшие автозаводы, производящие прекрасные мощные машины: наши советские водители успешно овладевают мастерством управления ими. Если пройдет грозный час, — легионы наших водителей едут на советские броневики и танки и в рядах непобедимой Красной армии будут громить врагов — презренных фашистов.

Я. Корш

ПОЧЕМУ ПЛОХО РАБОТАЕТ ОТЭК

В июне 1936 г. при грузовом управлении НКПС было организовано объединение транспортно-экспедиционных ж.-д. контор — ОТЭК. В настоящее время это объединение насчитывает свыше 250 контор и 160 отделений и агентств.

Назначение транспортно-экспедиционных контор (ТЭК) — доставить груз из склада отправителя на станцию, оформить отправку по железной дороге, взять его на конечной станции и доставить на склад к получателю. Такая организация очень удобна и для клиента и для железной дороги, которой она помогает организовать еще за пределами станции поток мелких отправок.

В свое время эти функции выполняли городские станции, затем конторы акционерного общества «Транспорт», и, наконец, «Союзтранс», плохо обслуживавший и клиентуру и железную дорогу. Передача транспортно-экспедиционного дела непосредственно в ведение НКПС должна была упорядочить его в соответствии с общим подъемом железнодорожного транспорта и роста грузооборота.

Прошло уже полтора года с момента организации ОТЭК, но это объединение еще не имеет необходимой материально-технической базы.

Союзтранс располагал парком в 3 тыс. машин и технической базой для всех видов ремонта, ОТЭК же имеет 1 тыс. машин и без всякой ремонтной базы. Складская площадь Союзтранса превышала 1 млн. кв. м, а ОТЭК арендует 458 складов общей площадью около 200 тыс. кв. м.

ОТЭК не развивает контейнерных перевозок, не организует самостоятельных перевозок грузов на короткие расстояния (100—150 км) без участия железнодорожного транспорта, отстал в механизации погрузочно-разгрузочных работ и в маршрутизации грузов.

В чем же заключаются причины этого отставания?

Во-первых, в отсутствии кадров. Отделы кадров Ярославской, им. Дзержинского, им. Кагановича и ряда других дорог проявили прямо-таки преступное отношение к подбору руководящих работников для своих ТЭК и совершенно отстранились от подбора аппарата.

Вторая причина отставания — исключительно плохое руководство ОТЭК со стороны грузового управления НКПС и на дорогах — со стороны начальников грузовых складов.

Вот что говорит по этому вопросу нынешний начальник ОТЭК т. Никитин:

— Бывшее вредительское руководство грузового управления совершенно не вынало в специфику транспортно-экспедиционного дела, а если и вынало, то лишь в целях вредительства. Так например, ТЭК были переданы все операции с местными отправлениями, а это, при неорганизованности их, вызвало большую путаницу и привело к почти полной ликвидации транспортных контор на местах. Сейчас, после смены руководства, в не-

которых частях аппарата грузового управления сохранилось старое отношение к ОТЭК, характеризующееся полным отсутствием интереса к его работе и нуждам.

На местах, как отмечают почти все обследования, начальники грузовых служб используют аппараты ТЭК не по прямому назначению, не считают для себя обязательными контрольные цифры и планы ОТЭК, не заботятся о сохранении и развитии их материальной базы.

Дзержинская, Одесская и ряд других контор не имеют своих помещений, ютятся на случайных «столах» в грузовых отделах. В еще худшем положении находятся отделения и агентства.

Для стоянки машин ОТЭК не имеет ни одного приличного гаража. Из 1 000 машин только 300 обеспечены стоянками.

Если верить отчетности, которую, к стати говоря, места присылают с многомесячным опозданием и которую ОТЭК с таким же опозданием обрабатывает, то итоги работы автопарка в первом полугодии 1937 г. были следующие:

Показатели	Плановые	Фактические
Коэффициент использования парка	0,82	0,74
Коэффициент использования пробега	0,64	0,58
Коэффициент использования тоннажа	0,93	0,92
Часы в наряде	14,5	12,8

Однако многочисленные материалы обследования ТЭК показывают, что в лучшем случае на ходу только одна половина машин. Выработка машин значительно ниже нормы и фактически ниже отчетных данных.

Вот что, например, показало обследование автохозяйства ТЭК на ст. Свободная:

«Плана работы хозяйства не имеет. Машины работают в одну смену. Договоров с клиентурой нет. Грузы изыскиваются в день работы, а не заблаговременно. В апреле весь парк простоял. В мае среднесуточный пробег машины не превышал 10 км. В путевках не указывается фактическое количество перевезенного груза: если перевезят на трехтонной машине полтонны, то все равно пишут три тонны. Перерасход горючего достигает 200%. Запасные части и материальные ценности не учитываются.»

Ясно, что в нынешнем своем виде ОТЭК ни в какой степени не удовлетворяет требованиям клиентуры, и она вынуждена во многих случаях обзаводиться собственным транспортом и собственным транспортно-экспедиционным аппаратом. Этот вредный процесс распыления людских и материальных сил должен быть остановлен путем коренной реорганизации ОТЭК при НКПС, укрепления его людьми и обеспечения его мощной материально-технической базой.

3. Фурманов

Подогрев двигателей ПРИ ПОМОЩИ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТОКА

Инж.-мех. В. РУССИЯН

В феврале 1935 г. в 1-м таксомоторном парке Москвы появился одиноко стоящий у котельной такси «Форд». Двигатель этого такси был соединен при помощи шнура с распределительным щитком, висевшим на стене котельной, а на радиаторной пробке стоял термометр. В то же время на Ильинке, в гараже лаборатории 6 Центрального автомобильного научно-исследовательского института можно было наблюдать ту же картину с грузовыми машинами ГАЗ-АА и ЗИС-5.

Так начались в Москве опыты по безгаражному хранению автомобилей — опыты, вызванные к жизни необходимостью сохранить мобильность двигателя путем поддержания его в теплом состоянии вне гаража.

В основу всех этих экспериментов был положен один и тот же принцип — прогрев воды, заполняющей систему охлаждения двигателя, при помощи электронагревательного прибора (кипятильника), расположенного в наимыгоднейшей точке этой системы, т. е. в ее нижней части.

В первых опытах таким нагревательным элементом служила спираль нихромовой проволоки, намотанная на фибровое основание, установленное в нижнем патрубке системы охлаждения двигателя. Спираль кончалась контактными болтами, укрепленными на стенке этого патрубка. От болтов шла проводка на левое крыло машины, где устанавливалась обычная штепсельная розетка. Специальный шнур, снабженный штепсельными видами на обоих концах, соединял машину с сетью городского тока.

В последующих образцах в нагревательном элементе были сделаны небольшие изме-



Рис. 2. Общий вид площадки и участка контактной сети

нения, но принцип устройства как элемента и его установки оставался прежним.

В 1936—1937 г. в автобазе Академии наук СССР впервые в большом масштабе была проделана работа по устройству электронагревательной установки для грузовиков ЗИС-5 и ГАЗ-АА. Под подогревом стояло одновременно до 34 автомашин. Опыт, произведенный зимой, был признан удачным. В текущем 1937/38 г. эта автобаза продолжает применять его в более широких размерах.

* * *

Условия хранения автобусов в 3-м автобусном парке треста «Мосавтотранс» зимой 1936/37 г. дали ясно понять, что стоянка машин без подогрева под открытым небом чревата многими тяжелыми последствиями: ежедневные хронические опоздания машин, выходом на линию, повреждения трансмиссии и сцепления при заводе буксиром и т. д.

Эти причины, наряду с количественным ростом автобусного парка, заставили руководство парка вплотную заняться вопросами

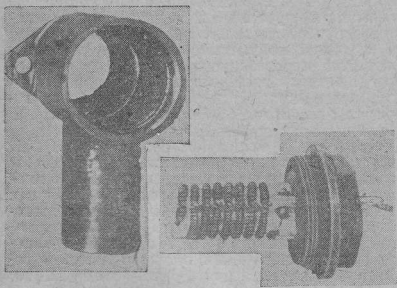


Рис. 1. Нагревательный элемент. Слева — корпус грелки

подогрева двигателей, причем в силу целого ряда местных условий предпочтением было отдано подогреву электрическим током.

Необходимость оборудования большого количества автобусов (в парке 200 машин) электроприборами заставила изыскать способ массового изготовления их путем отливки в компактном виде, с возможностью быстрой смены нагревательного элемента в случае его порчи. На рис. 1 изображена конструкция нагревательного элемента и слева показан его корпус. Крепление корпуса грелки к двигателю осуществляется двумя болтами, причем для этого используются болты, крепящие патрубок нижнего шланга системы охлаждения к водяной помпе двигателя. Естественно, что в этом случае патрубок удаляется, а на отрезок установленного на помпе корпуса грелки надевается одна сторона резинового шланга системы охлаждения. Следовательно, единственное изменение двигателя при его приспособлении для электроподогрева заключается в замене патрубка помпы корпусом грелки.

Нагревательный элемент устанавливается на точеную железную или чугунную пробку и представляет собой фарфоровую крестовину (рис. 1) с выемками по наружной кромке ребер, в которые закладывается нагревательная спираль. Таким образом компактно выполненное фарфоровое основание с обмоткой из нихромовой спирали¹ (диаметр проволоки 0,4 мм, длина 4100 мм) устанавливается на средней части точеной пробки и укрепляется на ней при помощи двух лапок, сделанных из старой медной ленты — обмотки якоря стартера.

В пробке средняя часть выполнена полой и залита вулканизированной резиной. Лапки служат одновременно опорой для элемента и токопроводящими проводами. Концы спирали подведены к двум болтикам, крепящим фарфоровый сердечник к лапкам; поджатие концов спирали под болтики обеспечивает надежное соединение спирали с наружной проводкой.

Заливка пробок резиной производилась на шиноремонтном заводе, а пропуск лапок через резину делался на месте.

Заряженная таким образом пробка ввертывается в нижнюю часть корпуса грелки и, будучи снабжена кольцевой прокладкой, надежно закрывает систему охлаждения, не допуская никакой течи в резьбе.

Удаление элемента для ремонта и замены производится путем вывертывания этой пробки и ввертывания на ее место запасной, с другим элементом. Спускной кран для освобождения системы охлаждения от воды устанавливается на стенке корпуса грелки и, будучи расположен не ниже, чем в заводском патрубке, гарантирует спуск воды из всей системы охлаждения без какого-либо остатка.

Для более удобного отвертывания элемента и для пропуска проводки от элемента к розетке в брызговики двигателя, под грелкой, прорубается увеличенное отверстие, закрываемое откидной заслонкой, вращающейся на заклепке.

¹ В выемке фарфора уложены две спирали, вставленные одна в другую, что необходимо для получения повышенной мощности.

Проводка от элемента по машине выполняется с помощью шнура ШР, один конец которого припаяется к лапкам элемента, а другой — к контактным гнездам штепсельной розетки, установленной на левом крыле автомобиля, под фарой. Пропуск провода через крыло осуществляется через фарфоровую втулку с внутренним диаметром 7—9 мм.

Расчет спирали для каждого из напряжений (120—220 вольт) делается обычным путем, с учетом удельного сопротивления применяемого материала. (нихром, фехраль, никелин и т. п.) и необходимой мощности, которую должна развить грелка. Пользоваться напряжением выше 220 вольт нельзя, так как в этом случае напряжение тока заземления может стать опасным для человека.

Мощность, необходимая для подогрева двигателя ЗИС-5 при емкости системы охлаждения в 25 л, составит при наружной температуре 30°С около 1,8 квт, а для двигателя ГАЗ-АА с емкостью 12 л (при той же температуре) 0,8—0,9 квт. Срок службы спирали, при ежедневной работе по 6—8 час., составляет от 1½ до 2 месяцев.

Площадь для безгаражного хранения автомобилей с подогревом электротоком должна быть оборудована так называемой контактной сетью, позволяющей производить подключение к ней того или иного количества машин.

3-й автобусный парк сделал эту сеть из старого троллейного провода сечением 60 мм², полученного от Мострайвтреста (рис. 2).

Подвеска этого провода производилась на старом изоляционном материале (изоляторы.



Рис. 3. Включение соединительного шнура в подвеску контактной сети

пряжки, зажимы и пр.) и была выполнена за 6 рабочих дней.

Расположение стояночной площадки дало возможность произвести добавочную подвеску провода на поперечных стальных тросах, закрепленных в стенах зданий и шести деревянных мачтах.

Для включения тока в машины сеть снабжена подвесками, несущими на себе предохранитель и две штепсельных розетки для одновременного питания двух машин. Подвеска включена в сеть двумя концами провода сечением $2,5 \text{ мм}^2$.

Подключение машины к подвеске осуществляется шнуром сечением $1,5 \text{ мм}^2$, заключенным в резиновую трубку с внутренним диаметром 7—9 мм. Каждый шнур имеет на концах нормальные карболитовые вилки и хранится у дежурного электромонтера. При подходе автобуса дежурный монтер включает один конец шнура в подвеску, а другой — в розетку на крыле (рис. 3 и 4).

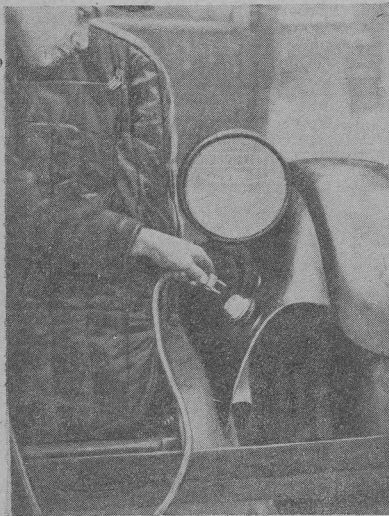


Рис. 4. Включение соединительного шнура в розетку на крыле автобуса

Контактная сеть состоит из четырех ветвей, по 65 м каждая, что дает возможность установить под подогрев до 80 автобусов ЗИС-8. Каждая из ветвей имеет отдельное включение из распределительного пункта (рис. 5), где, кроме общего главного рубильника, установлены рубильники ветвей. Раздельное включение дает возможность держать под током любую из ветвей или их комбинацию и при небольших морозах (до -15°C) машины могут греться с перерывами, что позволяет уменьшить расход электроэнергии.

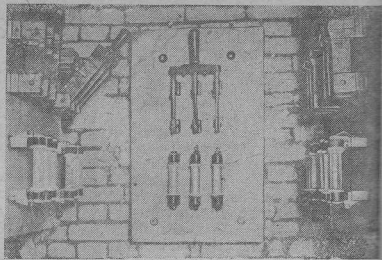


Рис. 5. Трансформаторная будка

При учете всех капитальных затрат на монтаж сети, изготовление и монтаж грелок, зарплату с начислениями обслуживающему персоналу и оплату стоимости промышленной электроподогрева за весь зимний период обходится в 287 руб. для одной машины, или 35,8 коп. на одну машину в час. Стоимость электроэнергии на одну машину в час при потреблении одной грелкой 1,8 квт составляет 16,2 коп.

Указанные выше цифры безусловно оправдывают расходы на оборудование и содержание электроподогревной установки, учитывая дефицитность бензина, износ двигателя при холостой работе и пр.

Для сравнения можно указать, что стоимость только одного горючего при прогреве двигателя работой вхолостую составляет 1 р. 25 к. за каждый час хранения машины.

Практика эксплуатации электроподогревной установки в 3-м автобусном парке и в ряде других предприятий Москвы (автобаза Академии наук, 2-й таксомоторный парк, 1-й автобусный парк) с очевидной ясностью показала, что электроподогрев — наиболее культурная форма из всех существующих видов подогрева (пар, вода) — дает большую помощь автопредприятиям, сокращая «пускные» аварии, сохраняя двигатель от излишнего износа и сберегая сотни часов полезной эксплуатационной работы машины на линии.

4 декабря 1937 г. площадку 3-го автобусного парка посетил Никита Сергеевич Хрущев и секретарь МГК ВКП(б) т. Братановский. При осмотре установки т. Хрущев еще раз подчеркнул всю важность и полезность внедрения методов безгаражного хранения машин на открытых площадках, вместо варварских способов хранения и запуска, какие практикуются и по настоящее время в большинстве автохозяйств.

Для углубления, развития и внедрения методов безгаражного хранения автомашин с их подогревом электрическим током, паром в водой постановлением Московского совета от 31 декабря 1937 г. при Институте городского транспорта организована группа безгаражного хранения, на которую возложен весь комплекс работ по организации и популяризации подогрева. Услугами этой группы пользуются в настоящее время ряд московских и периферийных предприятий.

НОВЫЙ ИСТОЧНИК ТЕПЛА

для подогрева двигателей

Инж. А. АНТОНОВ

Способы безгаражного хранения автомобилей путем подогрева двигателей с использованием твердого топлива находят все более широкое применение. Для этих целей используются все виды теплоносителей — пар, вода и электроэнергия.

В нашей индустриализированной стране эти источники тепла имеются во многих пунктах сосредоточения автотранспорта. Москва помимо всего располагает таким мощным и дешевым источником тепла, как теплоцентральный.

В порядке реализации указания т. Н. С. Хрущева о необходимости широко использовать теплоцентраль для подогрева двигателей, в Москве на автобазе треста Гормост группой безгаражного хранения Научно-исследовательского института городского транспорта оборудована специальная площадка.

Вода теплоцентрали Мосэнерго под давлением до 10 атм. с температурой от 70 до 130° (в зависимости от наружной температуры) проходит через трехсекционный скоростной бойлер системы Шэфителд (рис. 1), прогревая примерно до 70° циркулирующую через этот же бойлер, но во встречном направлении, воду, идущую на подогрев двигателей. Подогретая бойлером вода идет в разводящую сеть, проложенную в коробах на поверхности земли и изолированную шлаком.

При помощи кранов и резиновых шлангов вода подается к каждому двигателю (рис. 2) и через отверстие в сопле диаметром 7 мм поступает в нижний патрубок водяного охлаждения, изготовленный по специальным чертежам на заводе Дремз. Обогрев блок, вода уходит обратно через отверстие в пробке радиатора (в которое свернут штуцер для шланга с накладной гайкой) и, собираясь в общую линию, поступает в специальный бак, установленный под полом гаража рядом с

бойлером. Из этого бака вода центробежным насосом, также установленным под полом, снова гонится через бойлер в систему охлаждения и процесс непрерывно продолжается. Таким образом ТЭЦ не дает своей воды для обогрева двигателей, а отдает только ее тепло.

Бойлер может быть включен последовательно или параллельно с имеющейся в гараже Гормоста системой отопления, также работающей от теплоцентрали. При последовательном включении перекрывается задвижка 4 и вода из горячей линии магистрали (левая вертикальная труба) поступает в бойлер снизу через задвижку 1, проходит по изогнутым коленам и, пройдя все секции бойлера, возвращается в ту же трубу магистрали через задвижку 2 (задвижка в этом случае перекрывается). Таким образом вода, пройдя через бойлер, попадает в систему отопления гаража и, следовательно, используется дважды.

Если бойлер включен параллельно с системой отопления, то задвижка 4 открыта, и вода одновременно идет и через бойлер и по горячей линии в систему отопления.

При отсутствии надобности в бойлере его можно выключить перекрытием задвижек 1, 2 и 3. Система отопления выключается перекрытием задвижки 4 и 2, а вода, пройдя бойлер, уходит через задвижку 3 в так называемую холодную линию магистрали (правая вертикальная труба). Эта линия может быть перекрыта задвижкой 5.

Вода теплоцентрали, проходя через бойлер, распределяется по 9 — 10 латунным трубкам небольшого сечения. Эти трубки омываются водой, идущей на подогрев двигателей. Вода Мосэнерго и вода местной системы нигде не сообщаются между собой.

Для подогрева двигателей вода поступает в бойлер сверху по трубе 6, переходит из секции в секцию по прямым соединениям и уходит в разводящую сеть по трубе 7.

Дальнейший процесс был описан выше.

Наиболее характерно для этой системы то, что она герметична. Вода, поступающая в систему водяного охлаждения, не имеет другого выхода, кроме отверстия в пробке радиатора. Это позволяет пропускать воду под давлением 0,1 — 0,3 атм. и при очень низкой температуре повышать интенсивность циркуляции воды в системе. При таком замкнутом цикле подогрева водяная система автомобиля всегда заполнена водой и непрерывно промывается.

Вода, возвращающаяся в бак, отстаивается. В течение декады приходилось добавлять лишь $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ м³ воды, да и это было вызвано недостаточной точной пригонкой деталей присоединения — причиной, вполне устраняемой.

Замеры показали, что вода при циркуляции в системе охлаждения имеет перепад темпе-

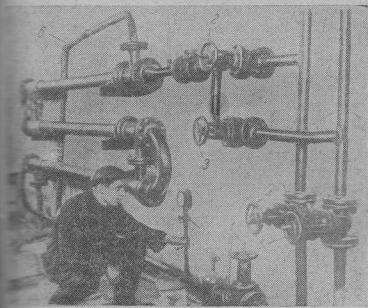


Рис. 1. Бойлер

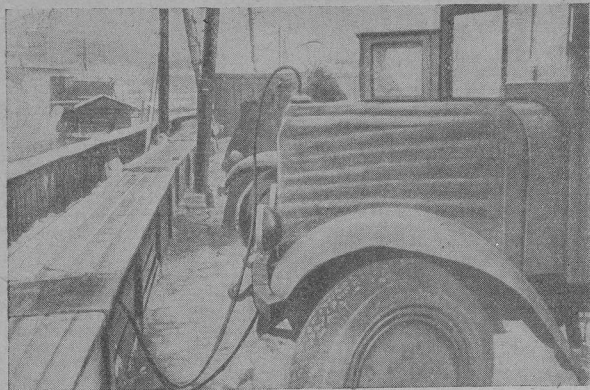


Рис. 2. Автомобиль по подогревом

ратуры от 8 до 10°. Перепад был бы еще меньше, если бы автомобили были лучше укрыты чехлами. Хорошее укрытие радиаторов и капотов вообще обязательно при всех видах обогрева двигателей автомобилями при безгаражном хранении.

Отсоединение и присоединение автомобилей к сети подогрева производится удобно и быстро при помощи двух шлангов с накидными гайками. Любая из машин по желанию может быть включена или выключена без нарушения циркуляции воды в общей линии — про-

стым перекрытием находящихся внутри работа в колледже распределительных вентилях. Поэтому подогрев может быть длительным, периодическим или производиться только перед запуском. Включение автомобилей в линию производится специальным дежурным.

Площадка рассчитана на безгаражное хранение 24 автомобилей и находится в нормальной эксплуатации. Такая система подогрева значительно облегчила работу гаража. До этого горячую воду для заправки приходилось носить в гараж за 300 м.

УПОРЯДОЧИТЬ ШИНО-РЕМОНТНОЕ ДЕЛО

Сейчас, когда выпуск авторезины отстает от роста нашего автопарка, особо важное значение приобретает развитие шино-ремонтного дела. Увеличение срока эксплуатации каждой автопокрышки хотя бы на 10—20% даст государству десятки миллионов рублей экономии и сохранит весьма нужный нам каучук.

Особые трудности с резиной ощущаются в глубинных районах. С наступлением сельскохозяйственных кампаний здесь начинается горячка, автоработники едут в центр за резиной, часто без всякой надежды получить ее, расходуя большие командировочные средства.

Так, например, Северная область получила в 1937 г. всего 2 тыс. новых автопокрышек при автопарке более 3 тыс. машин. На каждую машину не пришлось даже по одной автопокрышке.

Наркоматы и некоторые ведомства имеют свои примитивные вулканизационные мастерские, но и эта скудная сеть, несмотря на огромную потребность в ремонте, работает в полнагрузки из-за отсутствия материалов и опытных вулканизаторов.

Для нашей Северной области Главрезина не планирует шино-ремонтной мастерской, считая, что автопарк в 3 тыс. машин для этого недостаточен. В действительности же области необходима шино-ремонтная мастерская, которая в состоянии была бы отремон-

тировать не менее 5 тыс. автопокрышек в течение года. В настоящее время, имеющиеся в наличии, подвергнутся в этом году горячей вулканизации, будут запыляться дратвой, проваляной, «ремонтироваться» подкладыванием и окончательно выйдут из строя.

Подобному бескультурью пора положить конец. Для руководства шино-ремонтными предприятиями надо создать самостоятельный трест, в ведение которого передать все шино-ремонтные мастерские не только Главрезины, но и ведомств и наркоматов. Все шино-ремонтные мастерские должны быть хорошо оборудованы и обеспечены техническим руководством.

Сеть шино-ремонтных предприятий Союзу следует расширить в 2—3 раза, увеличивая ежегодно их мощность в соответствии с ростом автопарка. В этой шино-ремонтной системе нужно сосредоточить весь крупный и средний ремонт.

Для подготовки вулканизаторов необходимо организовать постоянные курсы, обеспечить необходимой литературой.

Надо обязать все автохозяйства производить плано-предупредительный ремонт автомобилей при первом же появлении каких-либо дефектов, а также вести на особых картах учет пробега автопокрышек.

Марш

СНИЖЕНИЕ РАСХОДА ТОПЛИВА — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА КОНСТРУКТОРОВ

Инж. К. СОФРОНОВ

Вопрос о расходе топлива в автомобиле можно рассматривать с двух точек зрения: с точки зрения совершенства конструкции самого автомобиля, двигателя и его отдельных элементов и с точки зрения правильности эксплуатации автомобиля. Задачу снижения расхода топлива за счет конструктивных факторов можно в свою очередь решать или путем перехода на новые, более совершенные типы автомобилей или путем устранения дефектов и улучшения элементов тех моделей, которые выпускаются в настоящее время.

Первый путь — перспективный, он требует большой проектной и экспериментальной работы и перестройки технологического процесса на наших автомобильных заводах. Второй путь — конкретная необходимость сегодняшнего дня.

Вопрос о легкоустраняемых дефектах мы разберем в специальной статье, а сейчас постараемся выяснить, что должна сделать наша промышленность для повышения экономичности новых моделей автомобилей.

Значительное снижение расхода топлива в карбюраторном двигателе (до 15—25%) может быть достигнуто повышением его степени сжатия. В этом отношении наши советские двигатели значительно отстали от зарубежных. Возьмем например США. Здесь среднее значение степени сжатия по годам изменялось следующим образом:

Годы	1931	1933	1935	1937
Степень сжатия	4,96	5,6	6,0	6,2

Наши советские двигатели имеют следующую степень сжатия:

Двигатели. . . .	ГАЗ	ЗИС-5	ЗИС-101	М-1
Степень сжатия	4,2	4,7	4,8	4,6

Для двигателя ЗИС-101, в случае применения алюминиевых поршней, степень сжатия может быть повышена до 5,5, а в двигателе М-1, с алюминиевой головкой — до 5. Для двигателя нового легкового автомобиля, производство которого намечено на Горьковском автозаводе, предположена степень сжатия 6,5, что позволит повысить экономичность двигателя, с учетом некоторых других усовершенствований, на 20—25%. Необходимо обеспечить соответствующее повышение степени сжатия и для двигателей других наших автомобилей.

В новых двигателях необходимо совершенно отказаться от чугунных поршней, применяя поршни из алюминиевых сплавов. То же самое нужно сказать и о чугунной головке цилиндра, которая должна быть заменена головкой из алюминиевого сплава. Алюминиевый поршень и головка не только дают возможность повышать степень сжатия при отсутствии детонации, но и повы-

шают экономичность двигателя, улучшая протекание рабочего процесса.

Более совершенное протекание рабочего процесса двигателя может быть достигнуто также применением всякого рода автоматов, которые поддерживают невыгоднейший тепловой режим двигателя и угол опережения зажигания при изменении оборотов двигателя и его нагрузки.

Сюда могут быть отнесены автоматы, поддерживающие невыгоднейший подогрев рабочей смеси во всасывающей трубе при изменении оборотов, нагрузки и внешних температурных условий, а также термостаты, поддерживающие невыгоднейшую температуру воды в системе охлаждения.

Большое значение имеет также внедрение вакуум-автоматов, работающих в зависимости от нагрузки двигателя. Опыты показывают, что для достижения максимальной экономичности угол опережения зажигания должен изменяться при изменении нагрузки почти в такой же степени, как и при изменении оборотов двигателя, уменьшаясь по мере открытия дросселя. Такой автомат, действующий от изменяющегося разрежения во всасывающей трубе, может обеспечить, конечно, более правильное изменение угла опережения зажигания, чем то, которое устанавливает водитель от руки, при разных режимах работы двигателя. Вакуум-автоматы, получившие широкое распространение на зарубежных легковых автомобилях, показали в испытаниях хорошие результаты и уже сейчас осваиваются на наших заводах. Карбюратор М-1 выпускают в настоящее время со специальной боковой на стенке камеры смещения для присоединения трубки к автомату опережения.

Нужно оставаться еще на двух методах некоторого повышения экономичности двигателя: применении впрыска легкого топлива во всасывающую трубу или цилиндр двигателя с помощью специального насоса и форсунки и использование карбюраторов с обратным потоком.

Применение впрыска легкого топлива взамен образования рабочей смеси в карбюраторе обеспечивает лучшее заполнение цилиндров рабочей смесью (в связи с отсутствием сопротивления, которое представляет собой карбюратор) и дает более равномерное распределение топлива между отдельными цилиндрами. Испытания, проведенные у нас и за границей на двигателе с применением впрыска легкого топлива, показали повышение мощности на 10—12% и снижение расхода топлива, до 15%. Некоторые затруднения в реализации этого способа образования рабочей смеси объясняются отсутствием надежного работающего насоса, и в этом направлении сейчас ведутся основные работы.

Карбюраторы с обратным потоком (так называемые опрокинутые) так же дают повышения мощности и некоторое снижение расхода топлива. Это обусловлено лучшим процессом смесеобразования в этих карбюраторах и меньшим сопротивлением прохождению воздуха, особенно для V-образных двигателей. За границей карбюраторы с обратным потоком получают все большее и большее распространение, в то время как у нас им не уделяют должного внимания.

В заключение нужно остановиться на некоторых элементах шасси, которые могут влиять на расход топлива. Известно, что экономичность автомобиля при данной скорости движения в значительной степени зависит от передаточного числа между двигателем и задними колесами, которое не всегда соответствует наиболее выгодному. Наиболее выгодное передаточное число в зна-

чительной степени зависит от условий эксплуатации автомобиля — его нагрузки, дорожных условий и пр.

За границей это учтено целым рядом фирм, которые снабжают свои автомобили сменными шестернями в главной передаче, позволяя тем самым устанавливать для данных условий эксплуатации наиболее выгодное передаточное число.

На некоторых автомобилях в заднем мосту установлена дополнительная, так называемая ускоряющая передача, которая позволяет изменять передаточное число в трансмиссии не только без разборки заднего моста, но даже на ходу автомобиля. Такая передача дает особенно большой эффект на грузовых автомобилях, полезная нагрузка которых изменяется в наиболее широких пределах.

Автомобильные дизели — в массовое производство

Известно, что дизели расходуют топлива по весу на 40—45% меньше карбюраторных двигателей, а стоимость дизельного топлива на 80—85% ниже стоимости бензина.

Только одна тысяча пятитонных машин, переведенных с бензиновых двигателей на дизели, сэкономит на топливе за год 27 млн. руб., считая, что одна машина расходует в год 25 т бензина при стоимости 1200 руб. за тонну, а дизельного топлива только 15 т в год при стоимости 200 руб. за тонну.

Но, несмотря на огромные преимущества дизеля по сравнению с карбюраторным двигателем, в СССР до сего времени не организовано массовое производство автомобильных дизелей.

Сейчас никто не осмеливается открыто выступать против внедрения дизелей или газогенераторов, но враги народа из б. ГУТАП «тихой сапой» старались добиться того, чтобы дизелей на автомобилях не было.

После дизельного конкурса 1934 г. противники дизеля доказывали, что из 40 машин ничего нельзя выбрать для производства на наших заводах. После хороших результатов испытания советского дизеля «Коджу» они же затормозили его усовершенствование и начали проектировать новую модель. Проектирование обычно затягивается на долгие годы, и когда появляется опытный образец, — модель уже устаревает.

Дизель «Коджу» был запроектирован в 1933 г. и до сих пор не доведен до массового производства, дизель М-6 был запроектирован также в 1933 г. и замаринован в лабораторных испытаниях, двухтактный дизель Н. Боброва с 1936 г. не доведен даже до опытного экземпляра, ЗИС потерял 4 года на М-12 и сейчас экспериментирует с ЗИС-5-Д и т. д.

То же самое было и с газогенераторами. Несмотря на прямые и ясные указания партии и правительства, у нас до сих пор нет подходящей базы для производства газогенераторов. В результате автомобили, работающие на лесозаготовках в Сибири, получают жидкое топливо, привозимое с Кавка-

за — за 5—8 тыс. км. и в то же самое время под колесами этих машин лежит дровяное топливо в неограниченном количестве.

Производство дизелей весьма удачно сочетается с внедрением газогенераторов. Дизели имеют высокую степень сжатия — 14—18, бензиновые двигатели — 4,5—5, а газогенераторные автомобили требуют степени сжатия 7,5—8,5.

В то время как бензиновые двигатели при переводе на газ требуют смены головки, что весьма сложно, дизели переводятся на газ простейшим увеличением камеры сжатия за счет изменения стакана форкамеры, опусканием поршня и т. п. Карбюраторный двигатель при увеличении степени сжатия будет перенапряжен и быстрее изнашивается, а дизель на газе будет недогружен и срок работы его увеличится.

Отсюда видно, как сочетаются две важные для автотранспорта СССР проблемы.

Можем ли мы в ближайшее время радикально разрешить вопросы производства автомобильных дизелей и внедрения газогенераторов? Конечно, можем. Есть ли у нас для этого технические возможности? Конечно, есть. Для этого необходимо прежде всего:

- 1) изгнать всех последней троцкистской своры из органов, ведающих дизелями и газогенераторами автотракторного типа;
- 2) дать программу производства дизелей Уфимскому заводу, обеспечить выпуск всех пятитонных грузовиков и 50% трехтонных ЗИС с дизелями;
- 3) дать программу производства топливной аппаратуры Куйбышевскому заводу, обеспечить выпускаемые дизели насосами, форсунками, фильтрами и трубопроводами;
- 4) выделить мощную производственную базу для изготовления газогенераторов, очистителей и холодильников в количестве не менее чем на 20 тыс. автомобильных и 10 тыс. тракторных комплектов в год;
- 5) мобилизовать внимание общественности и станханов автотранспорта на выполнение поставленных задач.

Инж. И. Миншинов

УВЕЛИЧИТЬ ВЫПУСК ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

Инж. В. БЕРЕЗКИН

Автозаводы из года в год не выполняют плана по выпуску запасных частей, что задерживает ремонт машин и вызывает большие простои.

В 1936 г. план по запасным частям был выполнен лишь на 72%, что создало крайнюю напряженность в эксплуатации автомобильного парка. Не улучшилось положение с запасными частями и в 1937 г. Московский автозавод им. Сталина выполнил план лишь на 73,3%, горьковский автозавод им. Молотова — на 82,3%, Ярославский завод — на 82,2%. При этом отгрузка запасных частей производилась некомплектно и неравномерно.

В табл. 1 приведены некоторые данные о выпуске деталей автозаводом им. Сталина в 1937 г.

Таблица 1

№ детали	Наименование детали	Процент выполнения плана
66-012	Крышка блока цилиндров	57,7
11-0172	Клапан всасывающий	51,0
11-0173	Клапан выхлопной	52,3
66-035	Поршневый палец	55,7
11-041	Кулачковый вал	45,2
66-01с	Блок цилиндров	66,9
11-04-с4	Толкатель клапана в сборе	63,9
33-021	Ведущая шестерня коробки передач	56,4
32-0329	Пазовый вал	41,7
32-033	Каретка 3-4 передачи	50,1

Такое же, примерно, положение и на автозаводе им. Молотова.

В табл. 2 приведены некоторые данные о выпуске деталей Горьковским автозаводом.

Таблица 2

№ детали	Наименование детали	Процент выполнения плана
A-6110	Поршень	41
A-6135	Поршневый палец	53,6
A-6010	Блок	35,8
A-6250	Распределительный вал	59,2
A-7017	Ведущая шестерня коробки передач	40,3

План 1938 г. ни в какой мере не удовлетворяет потребности и, если его не увеличат, то автомобильный парк будет ощущать еще более острую нужду в запасных частях, чем в 1937 г.

Годовая программа для автозавода им. Сталина установлена в 300 млн. руб. (включая 15 млн. руб. по заводам «Глававтотрактороде-

тали»), что составляет всего 60% потребности в деталях, выпускаемых этим заводом. Тем не менее завод им. Сталина не принял и этого плана и в первом квартале текущего года собирается выпустить запчастей не на 75 млн. руб., а лишь на 63 млн. руб.

План по выпуску запасных частей по автозаводу им. Молотова установлен в 384 млн. руб. (в том числе 17,6 млн. руб. по заводам «Глававтотрактородетали»), что составляет 65% потребности автопарка в деталях ГАЗ. План I квартала текущего года завод в процентном выражении — 79,4 млн. руб. — принял, но значительно сократил программу выпуска отдельных дефицитных деталей. Так например, поршней (деталь № А 6110) завод даст всего 23% по отношению к установленному плану лимиту, поршневых пальцев (деталь № А 6135) — 50%, распределительных валов (деталь № А 6250) — 48% и т. д.

Снижение плана по запасным частям автозаводами им. Сталина и им. Молотова совершенно недопустимо. Необходимо немедленно принять самые энергичные меры к тому, чтобы выпуск автомобильных запасных частей производился в нужном количестве. Начальнику Глававтопрома т. Лазареву следует срочно пересмотреть планы выпуска запасных частей и увеличить их за счет неиспользованных производственных мощностей.

«Глававтотрактородеталь» — новый главк по производству автомобильных и тракторных частей — в 1937 г. изготовил запасных частей для автомобилей ЗИС на 22 472 900 руб. (освоены 34 детали), а запасных частей для автомобилей ГАЗ — на 13 016 700 руб. (освоено всего 7 деталей). Номенклатура освоенных деталей на заводах «Глававтотрактородетали» очень не велика, ее нужно сильно расширить, одновременно увеличив производство остродефицитных автомобильных запчастей. Для этого необходимо реконструировать существующие и построить ряд новых заводов по производству запасных частей.

Группа внутренних заготовок, занимающаяся размещением заказов на запасные части по заводам других главков и мастерским промкооперации, должна также сыграть большую роль в обеспечении автопарка запасными частями. В 1937 г. эта группа дала продукции на 100 млн. руб., в известной мере выручив автопарк. В 1938 г. намечено разместить большие заказы, примерно, на сотню номенклатур деталей для автомашин ЗИС и ГАЗ (см. таблицу на след. странице).

Предоставив заводам и артелям сырье и некоторое оборудование, можно значительно увеличить размещение заказов на запасные части. По линии внутренних заготовок можно разрешить и проблему снабжения запасными частями снятых с производства марок машин, как, например, АМО-3 и ГАЗ-А. Но в настоящее время в связи с реорганизацией ГУТАП группа заготовок осталась без руководства. Ее нужно усилить, обеспечить certe-

жами, техническими условиями, некоторыми специальным инструментом, а также помочь в установлении связи с автозаводами в отношении технической консультации.

Заводы других главков, освоившие производство запасных автомобильных частей и выпускающие их в большом количестве, следует привлечь в систему «Глававтотрактородетали». К таким предприятиям относится, например, завод «ХХ годовщина Октября» (г. Ворошиловград), изготовляющий поршни, кольца и т. п. на 25 млн. руб. в год и завод им. Юркина (г. Ейск), специально вырабатывающий запасные части к автомобилям — поршни, кольца, пальцы, крышки блока цилиндров и т. д. на сумму до 11 млн. руб. в год.

Выполнение всех этих мероприятий обеспечит наш автопарк запасными частями, избавит его от излишних простоев и даст возмож-

Поршней ЗИС	300 000 шт.
” ГАЗ	1 500 000 ”
Поршневых пальцев ЗИС	700 000 ”
” ГАЗ	100 000 ”
” колец ЗИС	4 000 000 ”
” ГАЗ	2 000 000 ”
Храповиков ЗИС	30 000 ”
” ГАЗ	200 000 ”
Крышек блока ЗИС	5 — 8 000 ”
” ЗИС	3 — 4 000 ”
Шкворней передней оси ЗИС	100 000 ”
Рессор передних и задних ЗИС	70 000 ”
” ” ” ” ГАЗ	170 000 ”
” ” ” ” М-1	23 000 ”
Рессорных пальцев ЗИС	150 000 ”
Шпильки для колес и гаек ЗИС	250 000 ”
Промежут. валков АА 4815	100 000 ”

ность свести к минимуму сроки ремонта машин.

Автомобили АМО-3 и ГАЗ-А ждут запасных частей

Наши автозаводы, улучшая конструкцию автомобилей, выпускают вместо устаревших моделей новые. Но немало машин прежних марок продолжают работать, особенно на периферии; в настоящее время находится в эксплуатации 24 тыс. автомобилей АМО-3 и 47 тыс. ГАЗ-А.

Этот парк машин, снятых с производства, при своевременном и полном обеспечении запасными частями, сможет работать еще несколько лет. Но если автозаводы не выполнят программы по выпуску запасных частей для новых моделей, то машины, снятые с производства, в этом отношении совсем беспризорны.

Планы по выпуску запасных частей к АМО-3 из года в год не выполняются. Так, автозавод им. Сталина в минувшем году дал квадратных валов к коробке передач (деталь 12-031) лишь 79,6% плана, контролвалов (деталь 12-041) — 48,6%, кареток 3 и 4-й передач (деталь 12-037) — 56%. Также плохо обстояло дело и с другими ведущими деталями для автомобилей АМО-3. Завод занимался этими запчастями «между делом» и сдавал их некомплектно, неравномерно и несвоевременно.

Взаимозаменяемыми деталями снятые с производства машины снабжались, как и новые модели, лишь на 76%.

Еще хуже обстоит дело с выпуском запасных частей для легковых машин на горьковском заводе им. Молотова. На 1937 г. план по запасным частям для ГАЗ-А был установлен лишь в 40% потребности. Но и этот план не выполнен по многим важным деталям. По колесам, например (деталь А-1015), план выполнен лишь на 33,7%, т. е. легковому автопарку не додали 14 тыс. колес. Ведущих шестерней с валом (деталь А-70-17) выпущено всего 40,3% плана, в абсолютных цифрах 9 161 шт. (вместо 22 780) и т. д. Из-за отсутствия основных деталей возникает большие трудности при ремонте ГАЗ-А. Кое-где на периферии автопарка превратились в кладбища неотремонтированных автомобилей.

В текущем 1938 г. мы пока не видим пер-

спектив на улучшение в этой области. Принятый московским автозаводом им. Сталина план выпуска важнейших деталей для автомобиля АМО-3 едва покрывает 25% потребности.

План горьковского завода им. Молотова по производству запчастей к ГАЗ-А в общем удовлетворяет потребность лишь на 44%, а в целом ряду деталей — еще меньше. К ним относятся: колеса (деталь А-1015), ведущая ведомая шестерня заднего колеса (деталь А-4209), полуось заднего моста (деталь А-4209), вал ведущий с шестерней (деталь А-70-17), скользящая шестерня второй и третьей передач (деталь А-7101), картер коробки передач (деталь 7006) и т. д.

Для обеспечения автомобилей, снятых с производства, запчастями необходимо:

1. Московскому автозаводу им. Сталина увеличить выпуск агрегатов моторной части ЗИС-5 (двигатель, коробка передач и сцепление), чтобы заменить соответствующие агрегаты АМО-3. План по запчастям выполнять комплектно и равномерно.

2. Глававтопрому добиться увеличения выводов на производство запасных частей.

3. Заводам «Глававтотрактородеталь» свести остальные специфические детали для АМО-3, освободив от производства их завод им. Сталина, который сможет увеличить выпуск запасных частей для ЗИС-5.

Для этого «Глававтотрактородетали» следует немедленно приступить к реконструкции своих предприятий.

4. Заводу им. Молотова — изготовлять нужное количество детали для ГАЗ-А «Глававтотрактородеталь» не создаст этого своей производственной базы.

Необходимо учесть, что с ростом автомобильной техники, наши автозаводы все будут обновлять свои модели и выпускать новые образцы машин. Но это положительное явление ни в коем случае не должно впадать в омертвление известной автопарка из-за отсутствия запасных частей к машинам, снятым с производства.



ЗИМНИЙ КРОСС грузовых автомобилей

«Так как у нас нет скоростных автомобилей, то развивать автомобильный спорт на данном этапе нельзя», — такие, с позволения сказать, «теории» имеют еще, к сожалению, распространение среди ряда практических работников автоклубов.

Результаты организованного 6 января Центрального автомобильным клубом СССР командного кросса грузовых полутоннажных автомобилей со всей убедительностью доказали ложность и вредность этих «теорий».

Проведенный кросс показал, что стандартный грузовик ГАЗ-АА, в сотнях тысяч экземпляров обслуживающий неоглядные просторы нашей родины, может служить прекрасным средством массового автоспорта.

Мало того, этот же кросс показал, что для целей автомобильного спорта можно использовать любые стандартные машины отечественного производства, начиная от легковых М-1 и кончая грузовыми пятитонными автомобилями ЯГ, причем в таких соревнованиях можно действительно провести принцип «массовости», в смысле привлечения к автоспорту широких слоев шоферов-профессионалов, механиков и других практических работников автохозяйств.

Непосредственными задачами кросса являлись:

- а) популяризация оборонно-прикладных знаний в области вождения колесных автомашин в зимних условиях по пересеченной местности;
- б) приобретение участниками кросса навыков в езде по зимнему бездорожью;
- в) вовлечение широких масс автомобилистов-профессионалов и любителей в автоспортивные соревнования по пересеченной местности.

К участию в кроссе допускались грузовые полутоннажные автомобили ГАЗ-АА со стандартными кузовами, груженные баластом весом не менее 1 000 кг. Автомобили выставлялись на старт в совершенно исправном виде, предварительно осмотренные районными автоинспекциями, принимавшими самое деятельное участие в организации кросса.

Водителям в связи с возможностью застревания машин в пути разрешалось брать с собой веревки, лопаты и доски, применение же каких-либо цепей или приспособлений запрещалось.

Команды, участвовавшие в кроссе, выставлялись автохозяйствами Москвы в составе 3 машин в 3 водителями и 3 механиками.

Огромный интерес к кроссу среди широких масс автоработников столицы вызвал большой наплыв участников. Из 250 зарегистри-

рованных машин было допущено к соревнованиям только 171 машина, т. е. 57 команд с 342 водителями и механиками.

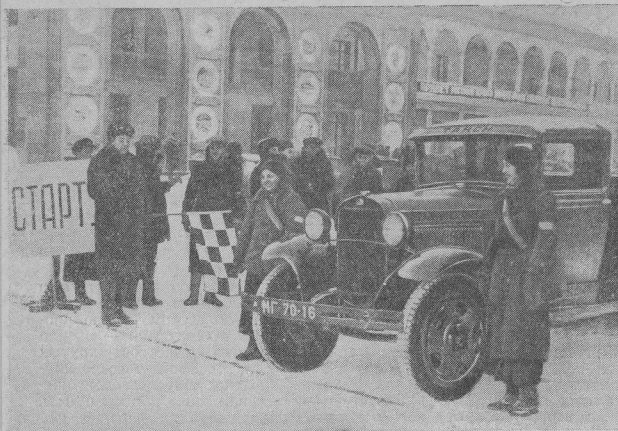
Маршрут кросса общей протяженностью в 72 км проходил по шоссе и проселочным дорогам с большим количеством труднопроходимых естественных препятствий — в виде нерасчищенных от снега участков, крутых подъемов и спусков и т. д. Кроме того по маршруту были установлены искусственные препятствия — «зараженная зона» длиной в 10 км, которую участники проходили в противогасах, условно разрушенные так называемые «колейные мосты» и габаритные ворота.

Непройденные естественные и искусственные препятствия отмечались штрафными очками, а нарушение правил прохождения «за-



На стартовой площадке у Химнинского речного вокзала

Фото М. Прехнера



Женская команда автобазы Мосавтотреста на старте. У машины справа—водитель т. Муханова, слева—механик т. Алеева

Фото М. Прехнера

раженной зоны»—несвоевременное надевание противогаза — влекло за собой снятие участников с соревнования.

Схема маршрута соревнований вручалась участникам за 24 часа до старта. Водитель обязан был заблаговременно поднять карту и нанести на нее красным карандашом путь движения.

По прохождении финиша водители машин производили стрельбу из мелкокалиберной винтовки на дистанцию 50 м. лежа, без упора по мишени № 7 ВСФК. Каждый водитель делал 5 выстрелов, — зачет производился по сумме очков, выбитых всей командой. Общая сумма результатов соревнования проводилась по формуле

$$K = t + n + j.$$

где t — время в минутах, показанное 3-й финишировавшей машиной данной команды;

n — сумма штрафных очков, полученных отдельными участниками данной команды и непрохождение препятствий,

j —количество штрафных очков, полученных данной командой за стрельбу по формуле

$$f = 150 - S_0; \text{ а } S_0 = S_1 + S_2 + S_3,$$

где 150 — возможная сумма очков (3 участников);

S_0 — общая сумма очков, набранных всеми стрелками команды;

S_1, S_2, S_3 — суммы очков, набранных каждым из стрелков команды.

Лучшие места засчитывались командам, получившим меньшее значение K .

Кросс, как видно из условий соревнования, требовал от каждого водителя хорошей подготовки не только в смысле умения водить

На трассе по бездорожью

Фото М. Прехнера





Команда автобазы Мос-
торгтранса

Фото М. Прехнера

машину в трудных условиях зимней дороги, но и в вопросах оборонно-прикладных, т. е. стрелкового дела, ПВХО, топографии и т. п.

Такая же хорошая подготовка требовалась и от организаторов соревнования — штаба кросса, судейской коллегии, контролеров и обслуживающего персонала.

При наличии большого количества участников, действовавших в условиях сильного мороза (-25°C), всякая погрешность в организации старта и финиша, обслуживании трассы маршрута, стрельбища, службы связи и т. д., могла вызвать крайне нежелательные последствия в виде аварий и несчастных случаев.

В этом свете особенно положительна та большая работа, которую провела судейская коллегия кросса во главе с главным судьей — нач. госавтоинспекции т. Рубинштейном, обеспечившая полную безаварийность и четкость проведения соревнований.

* *

Все вышедшие со старта машины приплыли к финишу без единой аварии, что показывает хорошую техническую подготовку машин к соревнованиям и водительское мастерство участников кросса.

Особо необходимо отметить образцовую дисциплинированность водителей и механиков, быстро и четко выполнявших указания судейской коллегии на старте и в пути. Благодаря этому в значительной степени облегчилась задача организации и размещения машин на стартовой площадке, старт и прием финиширующих команд.

Большинство участников соревнования уложились в норму времени.

Наилучшие результаты в зимнем кроссе по общей сумме очков показали следующие команды:

Первое место — команда автобазы Всесоюзной академии соиземледелия в составе водителей: т. Сатонкина — стаж 23 года, т. Сузова — стаж 2 года, т. Орельникова — стаж 3 года. Команда награждена призом — кубком им. Центрального автомобильного клуба СССР и каждый водитель команды награжден фотоаппаратом «ФЭД».

Второе место — команда автобазы Мосвоенпорта в составе водителей: тт. Яковлева, Невзетаева, Тишкина. Команда награждена призом им. Московского комитета по делам физкультуры и спорта и каждый водитель команды награжден охотничьим двухствольным ружьем с набором принадлежностей.

Третье место — команда автобазы Главрыбы Наркомпищепрома в составе водителей: тт. Сидрикова, Карташева, Тимофеева. Команда награждена призом им. спортивного о-ва «Старт» и каждый водитель команды награжден велосипедом.

В связи с большим количеством участников в кроссе судейская коллегия нашла возможным отметить 4 и 5 места, занятые командами автобазы Наркомата оборонной промышленности и Транспортной конторы производственных предприятий УНКВД Московской области. Водители этих команд награждены часами.

Кроме того судейской коллегией награждена поощрительным призом единственная женская команда 4-й автобазы Мосавтотреста в составе водителей: тт. Дешуриной, Шуклиной и Якушиной.

Помимо указанных официальных итогов необходимо отметить еще один весьма положительный результат кросса — большой интерес среди автомобилистов столицы к подобному рода спортивным мероприятиям и многочисленные требования к клубу со стороны отдельных участников команд и представителей автохозяйств — почасте организовывать массовые автомобильные соревнования.

* *

Проведенный кросс грузовых автомобилей показывает, что линия, взятая Центральным автомобильным клубом СССР, на привлечение в авто-мотоспорт широких слоев практических работников в области авто-мотодела, как любителей, так и профессионалов, безусловно правильна. Лозунг, выдвинутый «Правдой» по инициативе Героя Советского Союза т. А. В. Яннидеского «Молодежь на автомобиль и мотоцикл», может быть выполнен только при действительно массовом охвате разнообразнейшими спортивными соревнованиями новых кадров водителей авто-мотомашины, ранее находившихся вне поля зрения наших авто-мотоклубов, ограничивавших свою работу, главным образом, небольшой группой гошников-одиночек.

Центральный автомобильный клуб СССР намерен и в дальнейшем всю свою спортивную работу строить на организации таких же массовых оборонно-прикладных мероприятий, опыт которых может быть использован в других физкультурных авто-мотоорганизациях.

Начальник Центрального автомобильного клуба СССР А. Штейнер

Лозунг «Молодежь на автомобиль», выдвинутый год назад «Правдой», встретил повсюду горячий отклик. Но до настоящего времени он, к сожалению, не был реализован в должной мере, так как враги, пролезшие в руководство Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта, всячески тормозили развитие этого важного оборонного мероприятия, а многие местные физкультурные организации не поняли его значения, ограничились разговорами и допустили разбазаривание ценнейшей материальной части (автомобилей), предназначенной для учебы.

Авто-мотоклубы, которые должны стать центром массовой авто-мотоспортивной работы, в большинстве своем впадают еще жалкое существование. Возьмем, к примеру, Киевский авто-мотоклуб. Территориально он расположен крайне неудачно. Гаражных помещений не имеет, 15 машин стоят во дворе клуба и находятся в безобразном техническом состоянии. Рядом со стоянкой машин расположены деревянные сарайки, а меры противопожарной охраны не приняты — нет ни огнетушителей, ни ящиков с песком. Здесь же монтируют машины, промывают детали в бензине и при этом курят. В двух тесных комнатах, составляющих помещение клуба, стоят пять мотоциклов и в хаотическом беспорядке навалены детали машин, которые тут же ремонтируются.

В результате Киевский авто-мотоклуб смог подготовить за 1937 г. только 45 шоферов-любителей.

Авто-мотоклубы, являющиеся организационным центром массовой подготовки любителей-автомобилистов и мотоциклистов, должны показывать образцы культурной эксплуатации машин. Но при таких условиях они скорее воспитывают в обучаемых нерадивое, неряшливое отношение к автомобилю.

Работа Киевского авто-мотоклуба, как и многих других, — результат преступно-бюрократического руководства, осуществлявшегося из кабинетов Украинского и Киевского комитетов физкультуры.

Лозунг «Молодежь на автомобиль» требует для своей реализации серьезной продуманной работы. Подготовка любителей и развитие авто-мотоспорта должны строиться по трех-ступенной системе:

- 1) подготовка автомобилистов и мотоциклистов I ступени;
- 2) подготовка автомобилистов и мотоциклистов II ступени и
- 3) подготовка мастеров автомобильного и мотоциклетного спорта.

Программа I ступени должна предусматривать объем знаний в пределах требований, предъявляемых Госавтоинспекцией автолюбителям и, кроме того, — специальный раздел оборонных знаний.

Программа II ступени должна включать более углубленное усвоение материальной части машин, овладение управлением и ряд требований спортивного порядка (участие в

кроссах по пересеченной местности, соревнования по бездорожью и т. д.), а также расширенный специальный отдел (теорию практику). Подготовка на автомобилиста-мотоциклиста II ступени нужно охватить одиночек, а большинство сдавших норм I ступени (и любителей, и профессионалов-шоферов).

Для подготовки автомобилистов и мотоциклистов II ступени клубы должны культивировать такие виды спортивных соревнований, как кроссы по пересеченной местности во все времена года, кроссы по бездорожью, по льду в горных условиях, соревнования в ночное время, вождение машин в противогазе, в составе колонны.

Особое и почетное место в системе проводимых клубами мероприятий должна занимать топография, введенная в спортивные соревнования, например: туристские вылазки с помощью карты, кроссы, соревнования по гонимой карте (карты с заштрихованной дорогой) и т. д.

Применение карты вырабатывает навыки разведчика, наблюдателя и т. д., что имеет большое оборонное значение и способствует общекультурному росту автомобилиста-мотоциклиста.

Герой Советского Союза т. Ляпидевский в своей статье в журнале «За рулем» № 11 правильно указывает: «Надо помнить, что основная задача авто-мотоспорта — научить автомобилистов и мотоциклистов отлично водить машины по любым дорогам, в любую погоду в любое время».

Подготовка мастеров авто- и мотоциклиста — более сложная задача. Но и к ее осуществлению необходимо приступать немедленно. Мастер должен не только прекрасно знать материальную часть машин отечественного производства, но и иметь общее представление о развитии авто-мототехники за границей. Раздел оборонных знаний для мастеров следует значительно расширить.

Всю эту огромную работу могут и должны проводить авто-мотоклубы и их филиалы. Для разветвленную сеть нужно обеспечить технически грамотными и политически проверенными руководителями, педагогами, инструкторами, снабдить машинами, кабинетами, оборудованием всем необходимым.

Учебные пункты должны готовить автомобилистов и мотоциклистов I ступени. Чем больше авто-мотоклубов, тем их задача — готовить на II ступень и мастеров авто-мотоспорта. Правда, в 1938 г. клубам еще придется заниматься подготовкой и на I ступень пока организуемые теперь учебные пункты справятся с этим в полной мере.

Клубы городского, областного и республиканского значения должны представлять всех соревнованиях данный город, область, край, республику. Попытки создавать «каповые» клубы с распыленной материальной частью или готовить автомобилистов в рядких бесконтрольных самодельных кружках

неизбежно снизят качество учебы и быстро выведут из строя материальную часть, не говоря уже о том, что при такой распыленности подготовка обойдется во много раз дороже.

Завод, город, область, добровольное общество, которое пожелает организовать у себя филиал общегородского авто-мотоклуба или учебный пункт, должны создать для этого необходимые условия (помещение, контингенты и т. д.). Местный комитет по делам физкультуры, ведающий в данной области развитием сети, проверяет, соответствует ли новая учебная точка требуемым условиям, и ре-

шает вопрос о создании учебного пункта, исходя из установленного лимита (плана развертывания сети) на данный год.

Ведущую роль во всей этой большой работе должен сыграть Центральный автомобильно-мотоциклетный клуб СССР, как показательный по методической и спортивной работе.

Авто-мотоклубы, опираясь на общественный актив, могут и должны воспитать культурных и хорошо тренированных водителей, готовых в любую минуту пересесть на боевые машины.

Воениженер 3-го ранга **Е. КУЩЕВ**

ПЕРЕЙТИ К ПЛАНОВЕРНОЙ РАБОТЕ

Герой Советского Союза т. Ляпидевский в своей статье «Об очередных задачах автоспорта» (см. «За рулем» № 23) вновь подчеркнул огромное значение этого вида спорта и своевременно поставил вопрос о необходимости укрепления авто-мотоклубов и усиления внимания к ним со стороны комитетов физкультуры.

С каждым днем растет автомобильный и мотоциклетный парк нашего Союза, а вместе с тем и потребность в водителях. Растет также количество владельцев личных авто- и мотомашин. Стахановцы, знатные колхозники, работники искусств, науки и техники, имеющие свои машины, — это все будущие водители-спортсмены. Вовлечение в авто-мотоклубы новичков и повышение их автомобильного мастерства — наша основная задача.

Наш авто-мотоклуб находится при крупнейшем автозаводе и это налагает на его работников особую ответственность.

Не следует забывать, что развитие автоспорта, помимо оборонных и чисто спортивных целей, имеет не малое значение и для производства. Рабочие автомобильных и мотоциклетных заводов, изготавливающие отдельные детали машин, в большинстве не знают их назначения; знание всей машины и взаимодействия ее отдельных частей расширит их технический кругозор.

При поддержке райкома партии и помощи со стороны дирекции завода наш клуб в 1937 г. развернул обучение рабочих автоделу и подготовил свыше 600 шоферов-любителей, из которых 25% женщины. Клуб ведет работу и среди жен инженерно-технических работников. — 120 женщин получили права на управление автомашиной.

Актив нашего клуба организованно участвует во всех политических кампаниях — автопробегах в колхозы, агитрейсах, карнавалах. Большую агитработу провел авто-мотоклуб во время пробегов, посвященных выборам в Верховный Совет СССР.

В 1938 г. мы должны в широкой развернутой и спортивно-массовой работе. Мы считаем, что изучение автомобиля рабочими автозавода должно стать частью обязательной программы технической учебы (техминимума).

Завод систематически вносит в свои модели улучшения и усовершенствования. Осмысленное понимание этих изменений возможно лишь при знании машины, что несомненно облегчит освоение нового технологического процесса. Авто-мотосекция при Всесоюзном

комитете по делам физкультуры и спорта должна поставить вопрос перед главным автомобильной промышленности, чтобы в систему заводской техучебы было введено изучение авто- и мотодела. Это сразу подведет солидную базу под учебную работу авто-мотоклубов.

Необходимо также, чтобы профсоюз автомобильной промышленности помог заводским определить форму и методы их участия в работе авто-мотоклубов. Почему бы профсоюзу не уделить часть своего спортивного бюджета на обучение автомотоделу — полезнейшему виду спорта — лучших стахановцев завода? Почему в системе профсоюзной физкультуры авто-мотоспорт остается на задворках, в то время как массы членов профсоюзов стремятся изучить автомобиль и мотоцикл?

Совершенно справедливы указания т. Ляпидевского на недостаточное внимание к работе авто-мотоклубов со стороны комитетов физкультуры. До сих пор остается неразрешенным вопрос о финансировании клубов. Обучение авто-мотоделу зиждется на случайных источниках.

Мы ждем, что в 1938 г. авто-мотосекция спустит на места планы обучения, основанные на учете возможностей авто-мотоклубов, обеспечит их методическим руководством и помощью, организует учет работы и обмен опытом.

Плановая бесперебойная подготовка шоферов-любителей и проведение спортивных и массовых мероприятий требуют планового снабжения клубов горючим, запасными частями и резиной, а также улучшения и обновления их материально-технической базы.

Индивидуальные владельцы автомашин из-за мизерных фондов горючего, отпускаемых нашему клубу, в большинстве не могут использовать свои автомобили для спортивных и других целей.

Большое место в наших расходах занимают затраты на коммунальные услуги. Необходимо, во-первых, добиваться льгот в отношении пользования гаражами, а во-вторых, применять уже испытанные способы безгаражного хранения машин (электро-, паро- или водоподогрев).

Авто-мотоклубы в 1938 г. должны перейти к плановой массовой работе.

Начальник авто-мотоклуба при горьковском автозаводе им. Молотова

Екатерина КОВЛЕР

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ В КОЛХОЗАХ

◆ С каждым годом растет богатство колхозов Кашка-Дарьинского округа. Два года назад число колхозов, имеющих грузовые автомашины, не превышало десяти. Сейчас по округу насчитывается более 200 колхозов со своим автотранспортом. Десятки колхозов («14 лет Октября», им. Ворошилова, «Кзыл Кахраман», «Коммунизм» и др.) построили гаражи.

В окружной земельный отдел поступили от 150 колхозов заявки на приобретение новых грузовых автомашин.

◆ Первым в Великолукском районе, Калининской области, приобрел грузовую автомашину колхоз им. Володарского. Было это в 1935 г. Сейчас уже 15 колхозов района имеют собственные грузовые машины.

Автомобили вызвали появление в колхозах людей новой, доселе невиданной профессии — шоферов. Во многих колхозах («Красная звезда», «Новая жизнь» и других) водителями машин являются члены этих же колхозов.

◆ В колхозах Шебекинского района, Курской области, развернулось строительство автодорог. Первым к этой работе приступил колхоз «Обновленная земля».

Соседний колхоз, им. Калинина, также построил хорошо утрямбованную дорогу до Таволжанского сахарного завода, тем самым значительно ускорил возку свеклы на завод.

Начиная от Шебекина, среди густых лесов тянется на несколько километров прямая дорога, сделанная специально для автомашин.

◆ В 1937 г. колхозы Башкирии обогатились большим количеством новых хозяйственных построек. Среди них не последнее место занимают гаражи. По данным 47 районов, в 1937 г. построено 17 гаражей и 29 гаражей будет закончено в ближайшее время.

Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

Известно ли это автоинспекции?

В гараже стеклозавода «Новка» (Суражский район, Белоруссия) имеются 9 автомобилей, из которых работают только четыре, остальные требуют ремонта. Объясняется это рядом причин: во-первых, машины гоняют по 24 часа в сутки; во-вторых, шоферы к определенным машинам не прикреплены и отвечать за них не могут; в-третьих, нет запасных частей и дирекция на приобретение их средств не отпускает.

Водителей часто заставляют ездить на неисправных машинах, а при отказе снимают с работы.

При гараже всегда стажеруется несколько человек, в их заставляют все время заниматься мелким ремонтом, а за две недели испытаний — сажают за руль. Стажеры, став шоферами, часто гробят машины.

Известно ли все это автоинспекции?

Шофер

Деньги, брошенные на ветер

Одесский автомобильный техникум готовит автомехаников. Я — один из студентов этого техникума и учусь на третьем курсе. Через три месяца меня и 120 моих однокурсников направят в автохозяйства на производственную практику по ремонту автомобилей.

Но как приступить к работе, какими инструментами действовать, для чего служит та или иная деталь и даже, как она называется, — ничего этого мы не знаем.

Мы подготовлены так, что

механик, окончивший техникум, не выдержит испытаний даже на шофера III класса.

Студенты ничего не знают потому что в техникуме педагогов-специалистов и кто не заботится о подготовке их, — ни директор техникума, ни партийный комитет.

Содержание нашего учебного заведения обходится дорого, но это — деньги, брошенные на ветер.

Студент III курса
Я. Иванченко

Бесхозяйственность

Автобаза треста «Башнефть» находится в поселке Ишимбаево, Башкирской ССР. Во дворе автобазы дождевая грязь, везде валяется неубранный хлам. Машины въезжают и выезжают со двора, и никто не спрашивает у шофера путевок.

— А чего спрашивать, — говорит сторож, — все равно ворота не закрываются.

Цементный пол в помещении для стоянки автомашин заливается маслом и водой. В грязь копошатся слесари, которым приходится работать лежа.

Бывают в автобазе и такие случаи. Шофер приходит в диспетчерскую за путевкой. Не получив ее, спокойно кладет в карман свою путевку и работает другую смену. Никто его не проверяет.

Таковы порядки в Ишимбаевской автобазе — самой большой транспортной единице в системе треста «Башнефть». От работы этой базы зависит выполнение плана и нефтедобычи и строительства треста. Автобазе нужно помочь и в первую очередь — кадрами.

М. Марин

Улучшить работу Ростовской авторемонтной станции

Авторемонтная станция в Ростове-на-Дону оснащена новейшим оборудованием и регулярно снабжается запасными частями для ремонта. Казалось бы, условия для хорошей работы станции عالی. Но работает она из-за духа вои плохо. Вот несколько примеров.

Кавказское отделение «Трансанергокадров» 21 марта 1937 г. сдало в ремонт автомашину по заказу № 546. Станция обязалась отремонтировать ее к 8 мая, фактически же закончила ремонт 15 июня. Вторая машина № 1-74-67 была сдана 10 июня, а отремонтировали ее лишь к 3 сентября. Третья машина, сданная 8 сентября по заказу № 180), 17 ноября еще находилась в ремонте, хотя по договору станция должна была ее отремонтировать к 1 октября. Таким образом машины простояли 241 день.

За ремонт этих машин станция получила 15 412 руб. Но столь продолжительным сроком ремонта качество его весьма неважно.

Интересная деталь: согласно договору, заказчик, во время не взявший отремонтированную машину, обязан платить 25 руб. в день за простой. Станция же ни копейки не платит за простой по ее вине. Заказчики справедливо ругают станцию, но вынуждены пользоваться ее услугами, так как запасные части есть только у нее. Такое положение порождает создание частных ремонтных бригад, которые ремонтируют машины за высокую цену.

Необходимо самым решительным образом покончить с таким обслуживанием автопарка. Если станция не умеет, как следует, справляться с ремонтом, то незачем бронировать за ней запасные части и срывать этим ремонт в автохозяйствах. А самое главное — нужно избавить станцию от бракоделов и укрепить ее людями, которым дороги интересы социалистического транспорта.

Брусс

ХРОНИКА

ПЕРЕВЕЗЕНО 2 МЛРД. ПАССАЖИРОВ

Недавно были подведены итоги перевозки пассажиров автобусами и троллейбусами в Москве за 1937 г.

Автобусы перевезли 198 737 000 чел. — на 57 млн. больше, чем в 1936 г.

Троллейбусы за 1937 год перевезли 65 млн. пассажиров — на 37 млн. больше, чем в 1936 г.

Всего за год трамваем, автобусами и троллейбусами столицы перевезено 2 млрд. 44 млн. пассажиров.

АВТОМАШИНЫ И КАТЕРА НА ДРЕВЕСНОМ ТОПЛИВЕ

В системе Наркомлеса имеется около 800 автомобилей и тракторов, снабженных газогенераторными установками. В 1938 г. газогенераторные двигатели будут установлены также на катерах.

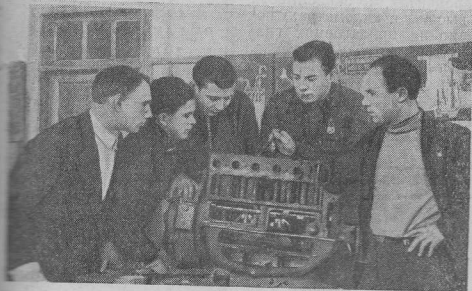
500 АВТОМАШИН НА УЛИЦАХ ВОЛОГДЫ

Восемь лет назад по улицам Вологды с грохотом и дребезжанием бегали лишь два изношенных «Форда» да расхлябанный «бюик». Сейчас в Вологде свыше 500 автомобилей. Особенно вырос автопарк за последний год: организации и предприятия Вологды приобрели в 1937 г. 303 автомашины.

НОВАЯ АВТОШКОЛА

В конце минувшего года школа Автоучлегпрома, готовящая шоферов для ленинградских предприятий Наркомлегпрома, получила прекрасное новое помещение в центре Ленинграда, на Лиговской ул. Сейчас школа располагает 12 просторными светлыми аудиториями, методкабинетом, гаражом-стоянкой для учебных машин и другими нужными для занятий помещениями.

Школа имеет возможность в 1938 г. подготовить 2 900 водителей вместо 500 чел., выпущенных школой в 1937 г. Кроме того до 350 шоферов повысят в школе свою квалификацию.



В Смоленском авто-мото клубе обучаются 59 шоферов-любителей и мотоциклистов. На снимке — преподаватель авто-мото клуба А. Г. Бузов (справа) объясняет слушателям работу двигателя.

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Под редакцией инж. И. ДЮМУЛЕНА

В НОМЕРЕ:

Армия страны социализма .
Названия народа .
Е. БОРИСОВ. — Замечательные кадры Красной армии

Памяти Григория Константиновича Орджоникидзе

Капитан Д. БИВЕРГАН — моторизация и механизация современной армии
Военный инженер 3-го ранга АРТЕМЕНКО — Мотоцикл в иностранных армиях .
Я. КУРИЦ. — Водитель автоброневика
Э. ФУРМАНОВ. — Почему плохо работает ОТЭК .
Инж.-мех. В. РУСОЯН. — Подогрев двигателей при помощи электрического тока
Инж. А. АНТОНОВ. — Новый источник тепла для подогрева двигателей . . .
МАРКОВ. — Упорядочить шило-ремонтное дело
Инж. К. СОФРОНОВ. — Снижение расхода топлива — важнейшая задача конструкторов
Инж. И. МЕРЧЕНКОВ. — Автомобильные дизели — в массовое производство .
Инж. В. БЕРЕЗКИН. — Увеличить выпуск запасных частей

СПОРТ

А. ШТЕЙНЕР. — Зимний кросс грузовых автомобилей
Военный инженер 3-го ранга Е. КУШЕВ. — Автомотоклубы должны стать центром массовой спортивной работы
Екатерина КОВЛЕР. — Перейти к планомерной работе
Письма читателей
Хроника
Техническая консультация

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.
Уполн. Главлита В-37135
Техреф. Н. Свешников
Изд. № 29, Зак т. 44, Тир. 11
Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. 2
Коллич. зн. в 1 бум. листе 2
Журнал сдан в наб. 11/1-38
Подпис. к печати 15/II 1938
Принято к печати 20/II 1938
Тип. и цинк. Жургазоб'единение
Москва, 1-й Самотечный пер.

Тов. ЗРЯНИНУ В. (г. Майкоп)

Какое давление должно быть в шинах автомобиля ГАЗ-АА, ГАЗ-А, ЗИС и др.?

Нормы давления в шинах указаны в таблице.

При работе на грузовых автомобилях по хорошим до-

рогам с перегрузкой, нужно ставить шины усиленного профиля, имеющие у размера обозначение F. Например, покрышка 40 × 8 нормальная, покрышка 40 × 8 F — усиленная. Давление в усиленных покрышках должно быть на 0,5 кг/см² больше, чем в нормальных.

	Размер шин в дюймах	Давление воздуха (в кг на см ²)	
		передние	задние
Легковые			
ГАЗ-А	28 × 4,75	2,2	2,5
"	29 × 5,50	2,0	2,25
М-1	7,0 — 16	1,5	1,5
ЗИС-101	7,50 — 17	2,25	2,25
Грузовые			
ГАЗ-АА	32 × 6,00	2,50	2,50
ГАЗ-30	32 × 6,00	3,00	3,00
ЗИС-5, ЗИС-6, ЗИС-8	34 × 7	5,00	5,50
ЯГ-4, ЯГ-6 и др.	40 × 8	5,5	6,0

Что значит мотоцикл «ТИЗ»?

Это мотоцикл Таганрогского инструментального завода, одноцилиндровый, 4-тактный, с объемом цилиндра 600 см³ и мощностью до 16 л. с. Описание этого мотоцикла было дано в журнале «За рулем» № 3 за 1937 г.

Тов. И. ФОЩАЕВУ (Москва)

Какой порядок работы двигателя ЗИС-101?

1-6-2-5-8-3-7-4

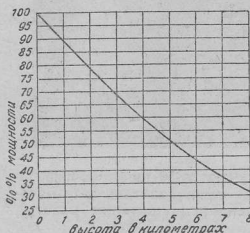
Какого типа коленчатый вал у ЗИС-101?

Коленчатый вал имеет 5 коренных шеек и 8 шатунных, расположенных друг к другу под углом 90°. Для уничтожения крутильных колебаний вала на нем монтируется специальный прибор, называемый демпфером.

Тов. НИКЛАУСУ П. (г. Фрунзе).

Как изменяется мощность двигателя в горных районах, высоко над уровнем моря?

Мощность двигателя уменьшается пропорционально уменьшению атмосферного давления. Падение мощности в процентах, в зависимости от высоты в километрах, показано на прилагаемом графике. Как видно из графика, на высоте около 5 км двигатель развивает только половину мощности, развиваемой на уровне моря.



Держать

Научная библиотека

Тот, кто деньги
кладёт в сберкассу
имеет удобств и
выгод массу.

ПРИЕМ и ВЫДАЧА
ВКЛАДОВ



СБЕРЕГАТЕЛЬНЫЕ КАССЫ

во всех городах и районах Союза ССР
ПРИНИМАЮТ ВКЛАДЫ от всех граждан.
ВЫДАЮТ ВКЛАДЫ по первому требованию вкладчиков.
СТРОГО СОБЛЮДАЮТ ТАЙНУ ВКЛАДОВ.
ПЛАТЯТ ВКЛАДЧИКАМ ПРОЦЕНТЫ по вкладам.
ПЕРЕВОДЯТ ВКЛАДЫ в другие сберегательные
кассы по указанию вкладчиков.
ОПЛАЧИВАЮТ ВЫИГРЫШИ и КУПОНЫ
по облигациям госзаимов.

Главное Управление
Государственной
и Госрезерва.

M 1217



НОТЫ ПОЧТОЙ МОГИЗА

Москва, Неглинная 14/р

**ВЫСЫЛАЕТ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ БЕЗ ЗАДАТКА
САМОУЧИТЕЛИ ДЛЯ МУЗЫКАЛЬНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ**
по цифровой или нотной системе

**2-х рядная хроматическая гармоника
«Хромна»**
26 × 24 или 25 × 25 клав. Самоучитель—3 р. 50 к.

2-х рядная венская гармоника

1) Самоучитель. Ц. 1 р. 25 к., 2) Сборник танцев—
краковик, венгерка и др. Ц. 1 руб., 3) Сборник
легких пьес. Ц. 1 руб., 4) Сборник 10 пьес. Песня
о родине, Каховка и др. Ц. 2 р. 5) Сборник песни,
танцев и маршей. Ц. 1 р. 50 к.

Балалайка

1) Самоучитель. Ц. 3 р. 50 к., 2) Сборник 7 песен—
Все выше. По военной дороге и др. Ц. 85 коп.
3) Сборник танцев—вальсы, мазурка и др. Ц. 1 руб.

Гитара 7-ми струнная

1) Самоучитель. Ц. 3 р. 50 к., 2) Сборник 7 песен—
Песня о родине, Все выше и др. Ц. 1 руб.,
3) Сборник 10 пьес русских композиторов Ц. 90 к.,
4) Сборник 15 легких пьес для начинающих.
Ц. 1 р. 20 к., 5) Сборник 7 советских пьес с
пением—Орленок, Партизан Железняк и др.
Ц. 1 р. 25 к., 6) Сборник пьес русских компо-
зиторов. Ц. 75 коп.

Мандолина

1) Самоучитель. Ц. 2 руб., 2) Сборник 10 народ-
ных песен. Ц. 65 коп., 3) Сборник танцев и мар-
шей. Ц. 1 р. 10 к., 4) Сборник 7 пьес, Чайковского,
Мендельсона и др. Ц. 1 р. 85 к., 5) Сборник
отрывков из опер и балетов. Ц. 1 р. 30 к., 6) Сбо-
рник 16 легких песен и пьес. Ц. 1 р. 50 к.

2 мандолины

Сборник легких дуэтов. Ц. 1 р. 65 к.

Мандолина с гитарой

1) Сборник 5 легких пьес. Ц. 65 коп., 2) Сборник
6 русских песен. Ц. 1 руб.

Мандолина, балалайка и гитара

1) Сборник 6 русских народных песен. Ц. 1 р. 60 к.,
2) Сборник 5 пьес — Бетховен, Шуберт и др.
Ц. 1 р. 35 к., 3) Сборник 6 легких пьес—Глинка,
Верди и др. Ц. 1 р. 20 к., 4) Сборник пьес рус-
ских композиторов. Ц. 1 р. 90 к.

Скрипка—по нотной системе

Школа К. Берно. Ц. 4 р. 50 к.

Илюхин. «Как научиться читать ноты» при
игре на гитаре, мандолине, балалайке, гармо-
нике. Ц. 1 руб.

Илюхин. В помощь инструктору школьных
оркестров. Ц. 1 р. 25 к.

Алексеев. Как организовать ансамбль массовых
струнных инструментов в деревне. Ц. 65 к.

**АВТОБАЗА
МОСГОРАПТЕКОУПРАВЛЕНИЯ
МОСКВА,
ДОМНИКОВСКАЯ УЛ.,
Д. 25, ТЕЛЕФ. К-0-45-84.**

**ПРОДАЕТ
ЗАПАСНЫЕ
ЧАСТИ ДЛЯ
АВТОМАШИН
„АМО-Ф 15“**

**ВЫСЫЛАЕМ НАЛОЖЕННЫМ
ПЛАТЕЖОМ БЕЗ ЗАДАТКА КНИГИ:**

БАБИЧ А. Ремонт автомобилей ЗИС-5. 1937 г.
Ц. 10 р. 25 к. и пер.

Книга рассчитана на техников, механиков бри-
гадиров и шоферов.

Материал, помещенный в книге, может быть ис-
пользован и при ремонте других советских авто-
мобилей производства автозавода им. Сталина.
ЗИС-6 (трехостак), ЗИС-8 (автобус), ЗИС-11 (пожар-
ный), ЗИС-12 (специальное такси), грузового авто-
мобиля ИТ-4 (Ярославского завода), так как эти
машин имеют большинство агрегатов и обору-
дование одинаковое с автомобилем ЗИС-5.

В. И. КУДЫНСКИЙ. Руководство по автодслу. ч. II.
Ремонт автомобиля. 1937 г. Ц. 10 руб. и пер.

Книга рассчитана на лиц знакомых с производ-
ством, т. е. на ремонтных рабочих, водителей
высших категорий, механиков, работников авто-
ремонтных мастерских и гаражей.

ЛЕВИНСОН, под ред. проф. ЧУДАКОВА. Автомо-
биль ГАЗ-АА. Серия красочных плакатов на 11
таблиц (пособие по техминимуму). 1937 г.
Ц. 16 р. 50 к.

СОДЕРЖАНИЕ ТАБЛИЦ

1. Двигатель. 2. Двигатель (разрез). 3. Охлажде-
ние двигателя. 4. Карбюратор. 5. Коробка пере-
дач. 6. Сцепление. 7. Задний мост и карданный
шарнир. 8. Рулевое управление. 9. Тормоза. 10. Схе-
ма смазки. 11. Электропроводка и схема переключа-
телей освещения.

ЗАКАЗЫ ШЛИТЕ ПО АДРЕСУ:
Ленинград, 101, П. С. Кировский пр.,
д. № 8. Книжный магазин Леикульт-
торга.

Упаковка и пересылка за счет заказ-
чика.

ПИШИТЕ ЧЕТКО И ЯСНО СВОЙ АДРЕС