

XV 187  
34

1.  
Всесоюзная  
Библио-ЕКА  
ИЗДАНИЕ  
В. Н. Леонов



# За рулем

19-20  
1938  
ОКТАБРЬ

Л

ОКТАБРЬ 1938 г.

Выходит два  
раза в месяц

19—20

Одиннадцатый  
год издания

# Ленинскому Комсомолу

## Приветствие

В день двадцатилетнего юбилея ВЛКСМ



Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) приветствует Ленинский Комсомол в день его двадцатилетия.

За двадцать лет Комсомол прошел славный путь борьбы и побед. Комсомол воспитал десятки и сотни тысяч замечательных советских людей, мужественных, бесстрашных бойцов Советского народа, лучших представителей молодого поколения рабочих, колхозников, советской интеллигенции, не покладая рук работающих во всех отраслях социалистического строительства — в армии и в школе, на стройках и на заводах, в совхозах и колхозах, в области науки, техники и искусства, в Советах, в профсоюзах, в кооперации.

Этих успехов Комсомол добился потому, что он всегда боролся под руководством большевистской партии, высоко держал знамя Ленина — Сталина, объединяя вокруг него миллионы трудящейся молодежи, всегда являлся верным помощником партии, ее боевым резервом.

Эти успехи были бы более значительными и всесторонними, если бы ЦК ВЛКСМ не допустил в последнее время ряд серьезных ошибок в деле идейного воспитания молодежи, очищения Комсомола от враждебных элементов и выдвижения новых кадров комсомольских работников на руководящую работу.

ЦК ВКП(б) желает Ленинскому Комсомолу успехов в деле воспитания нашей молодежи в духе марксизма-ленинизма, в духе непримиримой борьбы с врагами народов СССР, в духе дальнейшего укрепления братских уз солидарности между трудящимися всего мира.

ЦК ВКП(б) уверен, что, вооруженный учением марксизма-ленинизма, Комсомол проявит еще больше инициативы и дисциплинированности во всех областях социалистического хозяйства и культуры, в деле усиления обороноспособности нашей страны, укрепления нашей армии, нашего флота, нашей авиации.

ЦК надеется, что Комсомол и впредь будет самоотверженно выполнять свой долг перед Советской родиной и международным пролетариатом.

Да здравствует советская молодежь!

Да здравствует Ленинский Комсомол!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ  
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков).

# ДА ЗДРАВСТВУЕТ

## КОМСОМОЛЬСКОЕ ПЛЕМЯ!

«Да здравствует комсомольское племя!» — этими прекрасными словами закончил товарищ Сталин одно из своих обращений к комсомолу.

Да здравствует комсомольское племя! — Еще ярче разгорается это бодрое и волнующее сталинское приветствие в дни 20-летия ВЛКСМ.

Коммунистическая партия вправе гордиться комсомолом, как отец, воспитавший крепкого и отважного бойца. Родина вправе гордиться им, как мать, выкормившая и вырастившая достойного сына.

Комсомольское племя упорно овладевает знаниями, закаляет волю и тело, несет свои знания и опыт в массы. Об этом прекрасно сказал активист комсомольской и оборонной работы, пропагандист т. К. Рязанцев:

«Нам, агитаторам, в особенности молодежи, знакомой с военным делом, нужно передать свои оборонные знания населению. Ни на одну минуту мы не должны забывать указания товарища Сталина о необходимости быть в состоянии мобилизационной готовности».

Тов. Рязанцев — типичная фигура для нашего комсомольского актива, хорошо осознавшего свои задачи. Его знают и любят в Дзержинском избирательном округе, где он неутомимый организатор кружков ПВХО, санитарных постов и других видов оборонной общественной деятельности.

Так проста и в то же время замечательна его биография. Родился т. Рязанцев в 1914 г., вступил в комсомол в 1931 г. Во время пребывания в Красной Армии получил важную боевую специальность — командира танка. Имеет оборонно-спортивные значки ГТО, ПВХО, парашютиста и альпиниста.

Квалифицированный танкист одновременно является инструктором-планеристом. Тов. Рязанцев совершал длительные полеты и однажды держался в воздухе 10½ часов. Танкист и планерист, т. Рязанцев является, кроме того, энтузиастом мотоспорта, он организовал группу мотоциклистов.

Таковы способности и общественная деятельность комсомольца-осовнахимовца Рязанцева. Знакомая с ними, прекрасно видишь, в чем непобедимая сила комсомола, воспитанного партией Ленина—Сталина.

Тов. Рязанцев и такие юноши, как он, не растеряются перед лицом опасности. Они быстро смогут ориентироваться в сложной боевой обстановке, с честью выйдут из трудностей и нанесут врагу грозный удар, подобный тому, какой нанесли зарвавшимся японским захватчикам молодые бойцы-дальневосточники в заозерных боях.

Путеводной звездой сияет перед комсомолом великое учение Ленина — Сталина, верный компас и путь к победе.

С комсомольским энтузиазмом и жадной к знаниям принялось юное поколение за изучение Краткого курса истории ВКП(б), этой сокровищницы марксизма-ленинизма.

В учебе, в работе, в борьбе с врагами девушки нашей страны не отстают от юношей.

Комсомолки идут нога в ногу, плечо к плечу с комсомольцами. Вот одна из таких передовых девушек, член комсомольской семьи 3-й Особой автобазы Метростроя т. Мелкова.

В автобазу она пришла прямо со школьной скамьи. Первой записалась в кружок планеристов, затем кончила летную школу. Тов. Мелкова совершает полеты на самолетах аэроклуба метро.

В подарок к 20-летию юбилею ВЛКСМ она обязалась отлично изучить мотоцикл, а также сдать нормы на значок ГТО II ступени. С полным правом комсомолка Мелкова смогла заявить:

— Я, воспитанница ленинско-сталинского комсомола, стала летчицей, буду и мотоциклистом. И если враг нападет на мою родину, сумею быть боевым летчиком и хорошим связистом.

Таких, как т. Мелкова, — тысячи. И в этом наша сила.

Тов. Мелкова и девушки, подобные ей, — драгоценный человеческий фонд нашей родины. Ведь из такого материала, как они, выковываются славные героини Советской страны: Гризодубова, Осипенко, Раскова.

И не только у Гризодубовой, Осипенко, Расковой, но и у Мелковой и у многих, многих других небывалым счастьем и радостью забилось сердце, когда в Керби пошла историческая телеграмма:

«Горячо поздравляем вас с успешным и замечательным завершением беспосадочного перелета Москва — Дальний Восток.

Ваш героический перелет, покрывший по маршруту 6450 километров, а по прямой — 5947 километров в течение 26 часов 29 минут, является международным женским рекордом как по прямой, так и по ломаной линии.

Ваша отвага, хладнокровие и высокое летное мастерство, проявленные в труднейших условиях пути и посадки, вызывают восхищение всего советского народа.

Гордимся вами и от всей души ждем ваших руки.

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР

И. СТАЛИН  
В. МОЛОТОВ».

Валентина Гризодубова от имени доблестной тройки с особенной теплотой приветствовала нашу молодежь. Она пожелала комсомолу новых, еще больших успехов на всех фронтах социалистического строительства и в деле укрепления обороны страны.

Героиня правильно указала задачи.

В дни двадцатилетнего юбилея ВЛКСМ комсомольские организации должны положить начало новому всеобщему подьему оборонной осовнахимовской работы, еще больше укрепить связь между комсомолом и Осовнахимом.

Совет Осовнахима на заводе, в автобазе, в колхозе или МТС, работая под идейным руководством партийной организации, дол-



*Комсомольцы и комсомолки! „Будьте достойными сынами и дочерьми нашей матери—Всесоюзной Коммунистической Партии“ (Сталин)*

жен во всей своей деятельности опираться на комсомольский актив и получать от него помощь и инициативу. Комсомольцы, — все, как один, в ряды Осоавиахима, в оборонные кружки ворошиловских стрелков, автомобилистов, летчиков, мотоциклистов, ПВХО, ГТО, ГСО!

Каждый комсомолец, каждый молодой человек и молодая девушка должны обладать военными знаниями бойца Красной Армии!

Секретарь ЦК ВКП(б) тов. А. А. Жданов в своей речи, посвященной XX-летию ВЛКСМ, с исключительной яркостью осветил задачи комсомола в деле укрепления обороны страны:

«Военная мощь советского государства является самой мощной гарантией от нападения на СССР извне. Хасанские события и героические подвиги наших дальневосточников в боях с японскими самураями при Хасане особенно поучительны в этом отношении. Они лишний раз напоминают, что для врагов советского государства бесполезно бывает **убеждение на базе принуждения.**

Японские самураи всячески добивались возможности убедиться в том, что Советский Союз страна сильная. Мы оказались вынужденными этот наглядный урок им дать. Тем самым мы предупредили всех охотников воевать с Советским Союзом, что такого рода уроки последуют во всех случаях, когда на нас будут соваться с той или другой стороны.

Чтобы отбить раз и навсегда охоту соваться к нашим границам и шупать наши силы, мы обязаны неустанно заботиться о дальнейшем совершенствовании нашей армии, флота и авиации. Мы должны и впредь иметь первоклассную армию, первоклассную артиллерию, первоклассную авиацию и военно-морской флот. Мы должны стрелять дальше и лучше всех, мы должны летать дальше, выше и быстрее всех! В разрешении этой задачи комсомол будет играть исключительную роль».

С особой энергией тов. Жданов призвал комсомольцев и всех трудящихся к повышению большевистской бдительности и ликвидации всех последствий вредительства. ЦК комсомола допустил в последнее время ряд серьезных ошибок в области идейного воспитания молодежи и очищения комсомола от враждебных элементов. Враги народа пользовались этим для того, чтобы безнаказанно проводить свою гнусную, подрывную, вредительскую работу.

Указания тов. Жданова о недопустимости политической беспечности, о повышении бдительности в равной мере относятся и к Осоавиахиму. Вражеское охвостье еще не полностью разоблачено и уничтожено. Враги до последнего времени орудовали в Осоавиахиме, занимая подчас видные посты. Комсомол и Осоавиахим должны по-большевистски выполнять указания партии и до конца разгромить бухаринско-троцкистских последышей.

Комсомол — мощная революционная сила. Его создала партия, создала и воспитала Ленин и Сталин. Комсомол родился в огне и буре гражданской войны, в памятном 1918 г.

В 1918 г. германские вооруженные орды вторглись в пределы Советской России, придавили тяжким сапогом Украину, угрожали колыбели революции — городу Ленина. Бандит Троцкий вкупе с предателями и шпионами Бухариным, Пятаковым и прочими —

из кожи лезли вон, чтобы помочь кайзеру и Гинденбургу залить кровью советскую землю, задушить власть народа.

В 1918 г. троцкистско-бухаринская банда совместно с эсерами организовала заговор против Ленина, Сталина, Свердлова — непоколебимых вождей партии и народа. Грязными руками эсерки Каплан эта банда пыталась убить Ленина и тяжело ранила его пулями, отравленным страшным ядом кураре.

В 1918 г. «Ленин дал лозунг — «все для фронта», и сотни тысяч рабочих и крестьян пошли добровольцами в Красную армию на фронт. Около половины всего состава партии и комсомола пошло на фронт. Партия подняла народ на **отечественную войну** против нашествия войск иностранной интервенции, против мятежей свергнутых революцией эксплуататорских классов» (История ВКП(б)).

В 1918 г. передовая рабочая молодежь Донбасса влилась в Ворошиловскую V армию и отбизалась от наседавших немцев и белогвардейцев, проделала знаменитый поход из Донбасса в Царицын, чтобы под руководством Сталина и Ворошилова отстоять Царицын и подготовить победу красных войск.

И в том же 1918 г. рухнула, превратилась в ничто полумиллионная армия немецких оккупантов на Украине. В течение нескольких недель интервенты были развезены в прах. Это следовало бы зарубить себе на носу современным фашистским разбойникам, насилующим народы и грабящим чужие территории.

В боевой обстановке восемнадцатого года, как и в последующие годы исторических испытаний и большевистских побед, комсомол показал себя верным сыном и соратником коммунистической партии. Комсомольцы на передовых линиях многочисленных фронтов отражали все три похода Антанты, участвовали в разгроме Деникина, обороне Питера, уничтожении армии Юденича, разгроме Колчака, изгнании белополяков с Украины, изгнании японских бандитов из советского Дальнего Востока, в боях под Спасском и Волочаевкой, во взятии Перекопа и ликвидации франгелевщины в Крыму.

Не жалея жизни, шли на битву и побеждали молодые бойцы. Они бились, как львы, в полку легендарного Щорса на Украине, в славной Чапаевской дивизии на Урале.

Через годы гражданской войны, через годы строительства социализма доходит до нынешней молодежи клич первого съезда РКСМ:

«Наш голос разносится над всей землей, зывая под свои знамена революционную молодежь всего мира. Влияется последний и решительный бой. Ни шагу назад! Да здравствует грядущая революция! Да здравствует III Интернационал! Да здравствует советская власть!»

Перекликаясь с огневыми лозунгами комсомольцев восемнадцатого года, еще громче и победней гремят возгласы бойцов-комсомольцев тридцать восьмого года:

«За родину, за Сталина, за коммунизм!»

С этими возгласами на устах красные бойцы разгромили и уничтожили отборные гвардейские части японских самураев.

Счастливого, радостного, боевого комсомольского племени готово дать отпор любому врагу, готово все свои силы положить

за родину,

за Сталина,

за коммунизм!

# СОВЕТСКАЯ МОЛОДЕЖЬ

Н. СИММЕН

Более трети советских шоферов — молодые люди в возрасте до 25 лет. Большею частью это смелые и передовые водители машин. Они отлично справляются и с новенькими зисами, сверкающими свежим лаком, и с кряжистыми трехтонками, завоевавшими большое уважение на всех участках социалистической стройки.

Молодежь быстро и уверенно овладевает техникой. Она не успокаивается на уже достигнутом, уже хорошо известном. Молодые шоферы неутомимо ищут новых, лучших способов освоения машины; ищут и находят по-прежнему стахановские методы работы автотранспорта, экономии горючего и резины, рекордных пробегов без ремонта.

Один из превосходных примеров такой работы по-новому показал шофер-комсомолец т. Хорошок. Его метод стахановской перевозки хлебных грузов уже завоевал популярность среди работников автотранспорта и привлек последователей. Включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, т. Хорошок увеличил количество ездов с 6 до 9—10 в смену, более чем в два раза

сократил простои машины и довел экономию горючего до 80 л в месяц.

Партия Ленина — Сталина и ее верный помощник — ленинско-сталинский комсомол ведут советскую молодежь по пути стахановских достижений. Комсомольцы вместе с партийными и непартийными большевиками составляют железный костяк стахановского движения и его передовой отряд, обнаруживая неисчерпаемый запас искусства, молодой энергии, изобретательности, инициативы.

Какой прекрасный почин сделали комсомольцы, молодые стахановцы и специалисты автозавода им. Сталина, призвав патриотов Советской страны готовить подарки матери-родине к 20-летию юбилею ленинско-сталинского комсомола. По всему СССР прокатились пламенные большевистские слова комсомольцев-автозаводцев:

«Наши сердца полны чувства благодарности и любви к родине, к партии большевиков, к мудрейшему отцу, другу и учителю всей советской молодежи — товарищу Сталину. Ленин и Сталин выпестовали многомиллионный комсомол, как могучую силу, несокру-



Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР командир самолета «Родина» Валентина Степановна Гризодубова за работой у себя в кабинете

Фото О. Игнатович и Я. Бродского



Герой Советского Союза, второй пилот самолета «Родина» П. Д. Осипенко (справа) и Герой Советского Союза штурман М. Н. Раскова в доме отдыха в Подлипках (под Москвой)

Фото А. Осипенко

нико сплоченную вокруг большевистской партии, ее Центрального Комитета. К славной дате — 20-летию Ленинско-Сталинского комсомола — мы идем, готовые отдать все силы на выполнение любого задания Всесоюзной коммунистической партии большевиков и советского правительства».

Призыв готовить подарки матери-родине был подхвачен молодежью и всем советским народом. Подарки стали готовить и молодые и старики, движение стало всенародным и разрастается, слилось с предоктябрьским социалистическим соревнованием.

Комсомол достойно встречает свой славный 20-летний юбилей! Слово комсомолец стало еще более близким и дорогим для широких масс трудящихся, еще более выросла роль комсомола и молодежи в деле социалистического строительства. Недаром четырехтысячная машина ЗИС-101 сошла с комсомольско-молодежного стахановского конвейера автозавода и в испытательный пробег повел эту машину лучший стахановец цеха сборки и испытания, водитель — комсомолец А. В. Ефремов.

Молодые рабочие играют выдающуюся роль в нашей автомобильной, автотракторной, машиностроительной, металлургической и дру-

гих отраслях промышленности. Они организуют стахановские агрегаты, участки, цехи и часто показывают образцы большевистской борьбы за темпы производства и качество продукции. В ряде случаев молодежь выдвигает из своей среды большую часть стахановцев, работающих на заводе или даже в целой отрасли промышленности. Так например, обследование 25 машиностроительных заводов показало, что 55,4% всех стахановцев — молодежь. Примерно такие же результаты дало обследование 9 металлургических заводов: там молодежь составляет 50% в общем числе стахановцев.

Наша сталинская молодежь умеет не только строить тракторы и комбайны, но и отлично водить их по полям родной страны. Тракторист и комбайнер — эти профессии еще «моложе», чем профессия шофера. И немудрено, что в составе комбайнеров свыше 40% — молодые люди в возрасте до 25 лет, а в составе трактористов — их 56%.

Юная могучая рабочая армия за годы сталинских пятилеток выросла и в деревне. Лучшие представители этой армии известны всей стране, они избраны в Верховный Совет Союза и в Верховные Советы союзных и автономных республик. Многие из них награждены орденами и почетными грамотами СССР. Из 197 награжденных орденами передовых комбайнеров и комбайнерок 84 — комсомольского возраста.

Так оправдались замечательные слова товарища Сталина, сказанные им в 1933 году:

«Ударники и ударницы комсомола покрыли себя славой в период нового строительства заводов, фабрик, шахт, железных дорог, совхозов, колхозов. Будем надеяться, что ударники комсомола проявят еще больше отваги и почину в деле освоения новой техники во всех отраслях народного хозяйства, в деле усиления обороноспособности нашей страны, в деле укрепления нашей армии, нашего флота, нашей авиации».

Комсомольцы и советская молодежь в целом оказались достойными тех надежд, которые были возложены на них родиной и великим Сталиным. Наша чудесная страна еще более прекрасна своей молодежью — цветущей и радостной, смелой и скромной, сильной и великодушной, самоотверженной и непоколебимой в бою. Наша славная молодежь счастлива и горда своей любимой родиной, могучей и сияющей под солнцем Сталинской Конституции.

На всех границах социалистической страны стоит в дозоре доблестная молодежь — красивые бойцы, неуспящий страж мира.

Безмерную отвагу и железную стойкость проявили коммунисты, комсомольцы и беспартийные красноармейцы, политработники, командиры в боях за высоты Заозерную и Безымянную.

Красные воины не дрогнули перед лицом более многочисленных в первое время сил. Одиннадцать молодых пограничников отбили нападение сотни врагов; от нескольких десятков красноармейцев бежала рота «храбрых» самураев. Когда же подошли полеревые части Красной Армии, ничто не могло спасти японцев от полного разгрома и уничтожения. Коммунисты и комсомольцы шли вперед, указывая путь к победе и славе.

Герой заозерных боев, комиссар танковой части т. Ефимов, проведенный 24 часа в осаж-

денном японцами танке, с любовью и восторгом говорит о подвигах молодых бойцов, пришедших в армию с заводов и колхозов. Он рассказал о командире танка — комсомольце т. Барабанове, который в одном из упорных боев получил задачу прорвать проволочные заграждения и уничтожить огневые точки противника. Танк т. Барабанова был встречен неистовым огнем японцев. Враги бежали навстречу танку, пытались его поджечь. Но отважный комсомолец не проявил ни малейшей растерянности, он расстрелял врагов в упор, прорвал заграждения и выполнил задачу блестяще.

Глубоко волнующим, ярким документом, рисующим героизм молодых бойцов, служит дневник участника боев в районе озера Хасан, заместителя политрука одной из частей — Георгия Сазыкина. Вот несколько строк из дневника:

«— Товарищи комсомольцы! К бою готовы? — спрашиваю я. Из глубины окопов дружно раздается — «готовы!»

Я иду в атаку с первым взводом, которым командует младший лейтенант Григорьев. — Вперед! — раздается команда.

Вместе с Григорьевым выбегаем вперед, за нами стремительно двинулся весь взвод».

«Вперед, за родину, за Сталина! — кричим мы с командиром во весь голос. Бойцы подхватывают наш призыв. Бросаемся в реку. Плыть трудно. Японцы обстреливают. Переправили оружие, помогли слабым. Выбрался все. Вот, наконец, высота. Завязался ожесточенный бой. Японцы не выдержали нашего натиска. Мы бьем их из винтовок, пулеметов, колом штыками».

Эти картины заозерных боев с японскими захватчиками напоминают героические страницы гражданской войны, когда молодежь плечо к плечу с взрослыми рабочими и крестьянами била и гнала прочь белогвардейцев и интервентов. Действия советских танков и их молодежных экипажей напоминают эпизоды боев с белыми легендарного комсомоль-



Колхозник сельхозартели им. Ленина (Тбилисского района, Грузинской ССР), комсомолец Ясон Топчишвили за сбором винограда

Фото В. Стоярова



На тактических учениях частей Приволжского военного округа. На снимке — лейтенант И. Газукин (слева) и механик-водитель К. Табарин пишут вызов на социалистическое соревнование другим экипажам на отличное выполнение боевых задач на тактических учениях

Фото Н. Финикова

ского бронепоезда № 93, оперировавшего на Южном фронте. Бронепоезд № 93 был назван «Коммунистический союз молодежи», вся его команда состояла из комсомольцев — харьковчан. Бронепоезд этот, казалось, был вездесущ и неуязвим. Он врывался в расположение белых, внося панику и смятение. Он первым занимал станции и города во время наступления. Он отражал атаки конницы и бронемашин врага.

Лучшие традиции гражданской войны усвоены нашей молодежью. И они помножены на могучую социалистическую технику, на гигантски выросшую оборонную мощь Советского Сою-



за. Кто же сможет победить нашу изумительную, полную юных сил и энтузиазма, великолепно оснащенную Красную Армию? — Никто! Нет такой силы в мире! Наша молодежь, наша партия, наша родина непобедимы!

Эпоха Сталина насыщена величием и героизмом; их вдыхает наша молодежь вместе с воздухом родной страны. Мужчины и женщины, юноши и девушки становятся героями, имена которых повторяются миллионами. Такими героями стали три молодых советских женщины-летчицы, совершившие рекордный беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток. Их не остановили ни трудности пути, ни опасности полета над бесконечными таежными просторами. Двадцативосьмилетняя летчица, член Верховного Совета СССР, командир воздушного корабля Валентина Гризодубова твердо вела самолет вместе с женщиной-капитаном — вторым пилотом Полиной Осипенко и штурманом Мариной Расковой. Международный рекорд завоеван смелыми соколами Советской страны.

Самолет отважной тройки пересек пространство от Москвы до Дальнего Востока, летел в тумане и облаках, пробивал грозные фронты. С необычайным искусством экипаж сделал посадку самолета в труднейших условиях — в заболоченной тайге, удаленной от селений и городов. На сотни километров вокруг места посадки простерлись недружелюбная тайга, болота, мхи, кочки. Но в этой пустыне летчицы-победители не чувствовали себя одиночками.

В своей коллективной статье перед полетом молодые героини писали:

«...И если с нами, паче чаяния, что-нибудь

случится, то нас не ожидает участь знаменитой американской летчицы Эмили Эрхарт, бесследно пропавшей во время своего дальнего перелета.

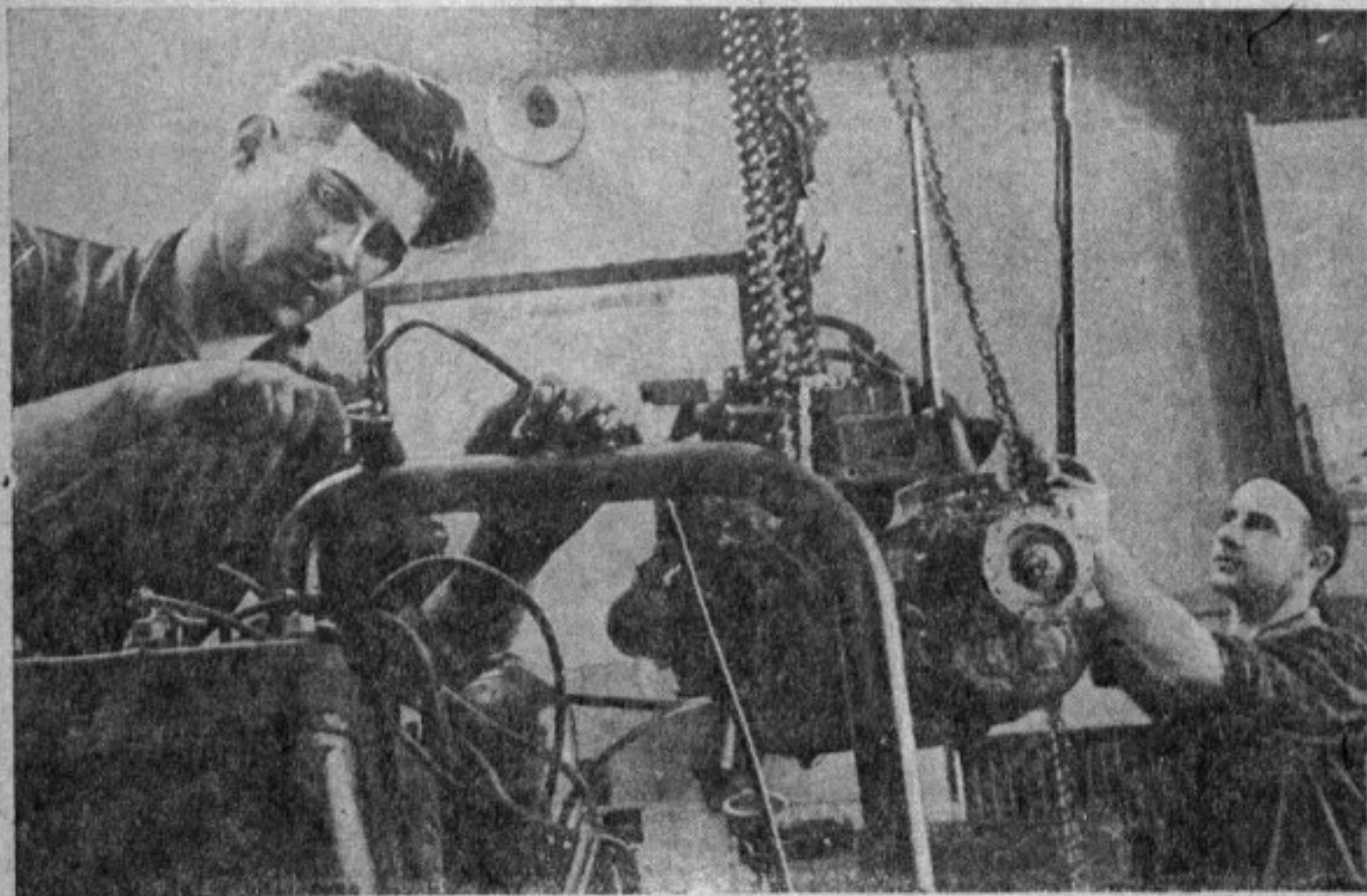
Мы знаем, что к нам на помощь придут все силы советской земли, вся страна, правительство, партия, Сталин».

Эта глубокая уверенность в любви и силе родины подтвердилась. Тайга была разбужена дружным рокотом советских самолетов, спешивших на помощь героиням. Сперва их было 10, затем 30, потом 50. Родина протянула могучие и ласковые руки, чтобы помочь своим славным дочерям.

Так в Советском Союзе победу кует весь народ, руководимый коммунистической партией и великим Сталиным. В глубоком чувстве коллективизма, в нерушимом морально-политическом единстве народа — залог наших успехов и достижений.

«Советская авиация создана для охраны мира. Перелеты наших летчиков служат делу мирного строительства и прогресса человечества. Наши пилоты сокращают расстояния, несут культуру в отдаленные районы, крепят дружбу народов. Но в грозный час советские самолеты со страшной силой обрушатся на врага и во имя мира и прогресса человечества сотрут с лица земли любого агрессора». — Это написал экипаж самолета «Родина» в письме товарищу Сталину.

К этим большевистским словам мы с полным правом можем добавить, что в нужный час враг испытает на себе также страшную силу советских танков и бронемашин, советского Красного флота и артиллерии — всех видов войск и вооружений, которыми прекрасно владеет наша молодежь.



На 2-м московском авторемонтном заводе. Мотористы-стахановцы С. Монахов (слева) и И. Иванов проверяют двигатели ЗИС-5 на испытательной станции Фото Браиловского

# ОСМОТР НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В КРЕМЛЕ

22 сентября, около 6 час. вечера, в Кремле был произведен осмотр новых легковых автомобилей горьковского автозавода им. Молотова — четырехместных открытых фаэтонов, «Пикапов» на шасси «М-1» и вездеходов на шасси ГАЗ-АА.

В осмотре участвовали товарищи И. В. Сталин, В. М. Молотов, Л. М. Каганович, К. Е. Ворошилов, А. А. Жданов и Н. И. Ежов.

При осмотре автомобилей присутствовали — народный комиссар машиностроения СССР т. Львов, начальник Главного управления автомобильной промышленности т. Лазарев, директор горьковского автозавода им. Молотова т. Лоскутов, группа инженерно-технических работников и стахановцев завода.

Товарищ Сталин сделал ряд замечаний, обратив особое внимание на необходимость лучшей отделки автомобилей и создания наибольших удобств для водителя и пассажиров.

Новые машины одобрены и в ближайшее время горьковский автозавод им. Молотова приступит к массовому изготовлению новых типов автомобилей.

Осмотр новых автомобилей продолжался свыше часа.

## ДАДИМ СТРАНЕ МАШИНЫ

### *наилучшего качества*

Несколько дней назад мы, группа работников горьковского автозавода им. Молотова, были в Москве, в Кремле, и показывали руководителям партии и правительства новые, построенные экспериментальным цехом, машины — четыре фаэтона, полугрузовой «пикап» и два вездехода.

Чувство большой радости и гордости охватило нас, когда мы увидели, что машины пришли осматривать товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Л. М. Каганович, Ежов, Жданов.

Поздоровавшись и познакомившись с нами, руководители партии и правительства приступили к детальному осмотру новинок автомобильной промышленности. Товарищ Сталин проявил изумительное знание техники, тщательно осматривая каждую деталь автомобиля, задавал много вопросов, делал замечания о конструктивных недоделках, о внешнем виде машины. На одном из фаэтонов мы сделали новую облицовку радиатора с большим количеством никелевых частей. Товарищ Сталин посоветовал нам не создавать излишних трудностей для производства, а делать машину скромнее и крепче.

Важное замечание сделал т. Ворошилов, который указал, что багажник у фаэтона опущен низко и что это может влиять на проходимость машины.

Руководителям партии и правительства особенно понравились шитки приборов и установленный на них кнопочный стартер. Нажатием одного пальца водитель легко заводит двигатель.

Автомобиль ГАЗ-11-40 с шестицилиндровым двигателем получил хорошую оценку товарища Сталина и его ближайших соратников.

Ознакомившись подробно с фаэтоном, руководители партии и правительства перешли к осмотру полугрузовой машины типа «пикап». Они интересовались ее мощностью, проходимостью и также сделали ряд замечаний.

В заключение осмотра новых автомобилей товарищ Сталин обратился к нам с вопросом: — А готовы ли вы к их выпуску?

Директор завода т. Лоскутов доложил, что сейчас идет усиленная подготовка к выпуску новых машин. Будет проведена некоторая реконструкция оборудования и с мая будущего года завод приступит к серийному производству новых моделей.

В заключение руководители партии и правительства подробно расспрашивали нас о людях завода, о том, как они живут, работают, отдыхают. Выслушав наши объяснения, товарищ Сталин обратился к т. Молотову и сказал ему, чтобы правительство в дальнейшем отпускало еще больше средств автозаводу на культурно-бытовое строительство.

— Все рабочие автозавода должны жить в хороших благоустроенных квартирах, — сказал товарищ Сталин.

Осмотр новых машин в Кремле руководителями партии и правительства — огромное событие для работников автозавода им. Молотова.

Мы, автозаводцы, приложим все силы к тому, чтобы выполнить указания великого вождя народов товарища Сталина и его верных соратников. Дадим стране отечественные машины наилучшего качества!

Мастер экспериментального цеха М. Соловьев

г. Горький



# ВЕЛИКОЕ СЧАСТЬЕ

Я, как водитель, участвовал в недавно закончившемся большом пробеге газогенераторных автомобилей. Возвратившись в Москву, мы занялись разборкой машин и проверкой износа частей после пройденного огромного пути.

Неожиданно было получено предложение директора нашего автозавода т. Лоскутова: мне и другим товарищам приготовиться вести на осмотр членам правительства экспериментальные образцы новой легковой машины типа «фаэтон», изготовленные автозаводом им. Молотова.

У меня радостно забилося сердце.

— Может быть, увижу и его—нашего дорогого, мудрого, любимого товарища Сталина.

Несколько дней, которые прошли после этого до поездки в Кремль, я провел как в лихорадке. Каждый день, просыпаясь, я думал:

— Ах, если бы это было сегодня!

22 сентября мы собрались у гостиницы «Москва». Здесь нас встретил директор завода т. Лоскутов, распределил по машинам и сам сел в головную машину за водителя.

Мы направились в Кремль. Меня охватило чудесное, непередаваемое ожидание великого счастья.

Вот Кремль. Проверили наши документы. Медленно едем к Большому Кремлевскому дворцу. Еще издали я заметил справа группу людей. Там был тот, кого я мечтал видеть.

Машины остановились. Директор завода т. Лоскутов приблизился к товарищу Сталину и отrapортовал о вновь выпущенных заводом машинах.

Товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Каганович Л. М., Ежов, Жданов тщательно осматривали приведенные нами машины: четыре фаэтона, «пикап», вездеход.

Осматривая фаэтон, товарищ Сталин дал указание видоизменить часть кузова машины, что сэкономит металл и улучшит проходимость автомобиля.

Тов. Каганович заметил:

— Металл нам и еще кое-куда нужен.

Товарищ Сталин подробно расспрашивал про каждую машину и дал много ценных советов для их улучшения.

После осмотра машины товарищ Сталин задавал вопросы о работе завода, о жилищном строительстве, о жизни рабочих.

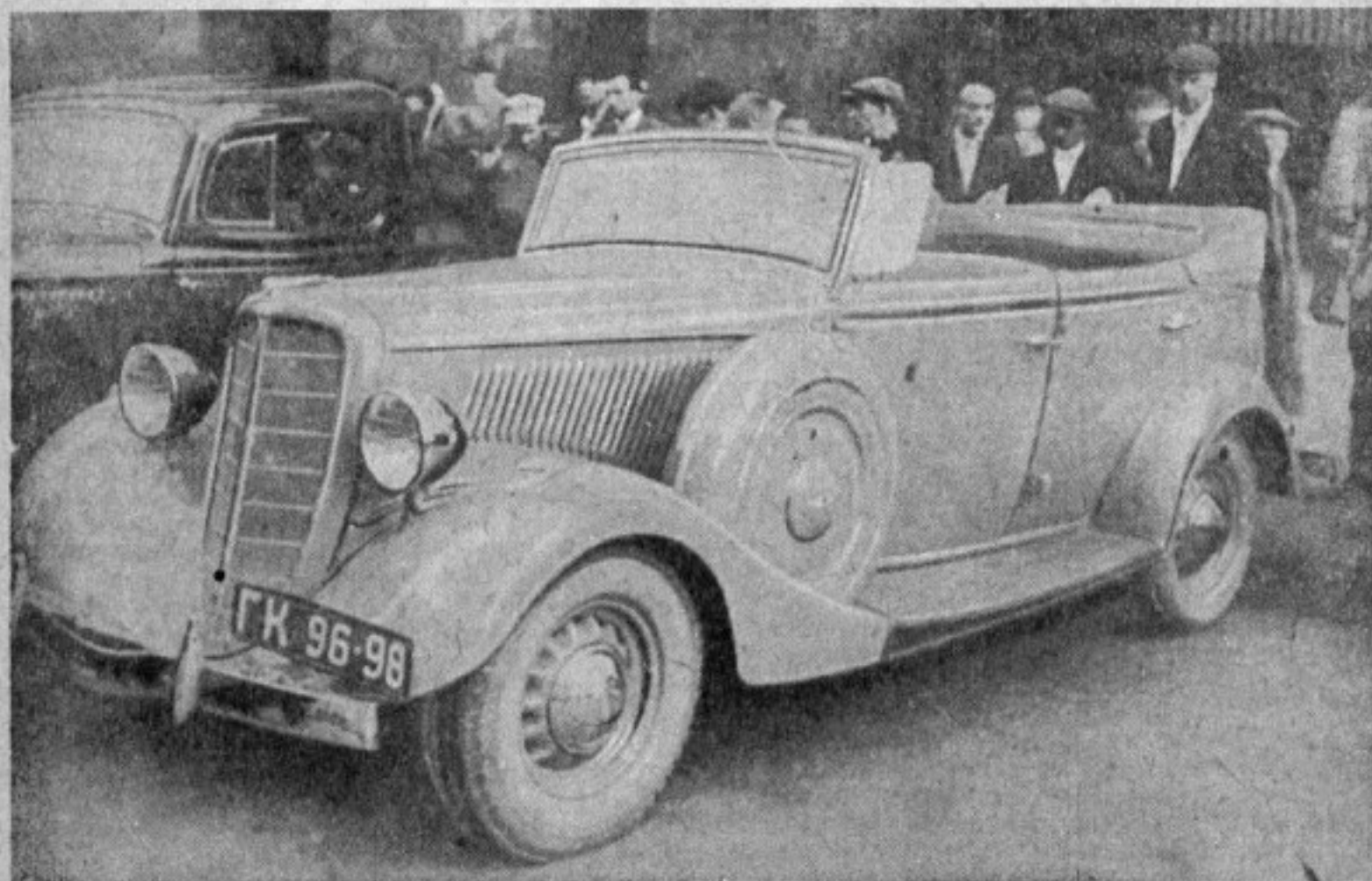
В заключение товарищ Сталин сказал, что надо работать лучше, и пожелал нам в этом успеха.

Этой встречи я никогда не забуду. Она будет всегда воодушевлять меня на активную стахановскую работу на благо нашей родины.

Шофер Центрального гаража автозавода им. Молотова

**С. Елизаров**

г. Горький



Экспериментальный легковой автомобиль типа «фаэтон», выпущенный горьковским автозаводом им. Молотова

Фото В. Лисицына

# ГОРЬКОВСКИЙ АВТОГИГАНТ

## к XXI годовщине Октября

А. М. КРИГЕР

Нач. конструкторского бюро (двигателя и шасси) технического отдела ГАЗ

XXI годовщина Великой Октябрьской революции является в то же время седьмой годовщиной существования автозавода им. Молотова.

С этой славной датой совпадает вторая по счету крупная модернизация объектов заводского производства.

В 1936 г., после четырехлетнего выпуска грузовиков ГАЗ-АА и фазтона ГАЗ-А, конструкции которых были скопированы с аналогичных моделей Форда, завод впервые модернизировал свою продукцию, выпустив закрытый автомобиль М-1.

Выпуск закрытого легкового автомобиля означал отказ от копирования зарубежных образцов, заграничной технологии, для того чтобы постепенно, шаг за шагом, накапливая собственный опыт в автомобилестроении, перейти на путь самостоятельного проектирования машин, на путь создания своей передовой технологии, на путь приобретения новых передовых навыков в работе.

1938 год — год второй модернизации — ознаменован на заводе широким развертыванием подготовки к началу производства вполне совершенного, шестицилиндрового двигателя, который, с одной стороны, предопределяет все направление модернизации автомобиля М-1, а с другой — должен явиться одним из исходных элементов конструкции нового грузовика ГАЗ, модель 51.

В результате модернизации текущего года, будут значительно улучшены динамика и комфортабельность автомобиля М-1 (или, как он будет называться, модель 11), что дает нам право поставить его по качеству в один ряд с современными американскими машинами своего класса. Кроме того, в результате последней модернизации автомобиль М-1 будет выходить не только с закрытым кузовом — «седан», но и с открытым кузовом — «фазтон».

Для покрытия все возрастающей потребности страны в машине для мелких грузовых перевозок (почта, колхозы), завод будет выпускать на шасси М-1 полугрузовик «линка».

Образцы новых «фазтонов» и «линка» были одобрены руководителями партии и правительства на осмотре в Кремле 22 сентября 1938 г. и утверждены для производства.

### АВТОМОБИЛЬ ГАЗ, МОДЕЛЬ 11

Модернизация автомобиля М-1 имела целью:

- 1) улучшить динамику (повысить приемистость и максимальную скорость);
- 2) повысить надежность и безопасность езды;
- 3) улучшить комфортабельность езды и уменьшать утомляемость водителя;
- 4) конструктивно изменить ряд мест.

Улучшение динамики достигнуто применением нового шестицилиндрового двигателя, что обеспечило машине прекрасную прием-

истость и значительно повысило ее максимальную скорость.

Ниже приведена таблица веса автомобилей, приходящегося на одну лошадиную силу, характеризующая запасы мощности машин.

Название фирмы	Вес пятиместного седана, приходящийся на 1 л. с. мощности двигателя (в кг)
Обери-654 . . . . .	17,5
Шевроле DL . . . . .	15,6
Крайслер-6 . . . . .	14,9
Де-Сото S3 . . . . .	14,8
Додж D5 . . . . .	15,2
Додж (экспортн.) . . . . .	16,9
Грамах-95 . . . . .	15,7
Холсон-73 . . . . .	13,4
Лафазт (НЭШ) . . . . .	16,6
Олдсмобил F-37 . . . . .	15,8
Паккард-6 . . . . .	14,8
Плимут-P4 . . . . .	15,7
Понтиак-6 . . . . .	17,3
Студебекер-6 . . . . .	15,8
Форд V8-85 . . . . .	14,7
Газ-11 с чугунной головкой . . . . .	17,1
ГАЗ-11 с алюминиевой головкой . . . . .	15,2

Повышение надежности и безопасности езды достигнуто путем введения новой конструкции передней оси и применения новой тормозной системы с использованием серводействия колодок.

Новая конструкция передней оси отличается повышенной жесткостью поворотных рычагов и мест их крепления и увеличивает устойчивость машины и ее способность хорошо держать дорогу.

Новая тормозная система с серводействием колодок значительно усиливает эффективность действия тормозов, а введение защиты механизма тормозов от попадания воды повышает безотказность их работы.

Повышение комфортабельности и уменьшение утомляемости водителя достигнуто также следующими двумя путями.

Во-первых, значительно улучшена подвеска автомобиля за счет удлинения и изменения жесткости передних рессор; улучшен также взаимный подбор жесткости передних и задних рессор и применены новые, весьма надежные амортизаторы двойного действия.

Во-вторых, значительно снижены усилия, необходимые для выключения сцепления и приведения в действие тормозной системы, что намного уменьшит утомляемость водителя.

Первое обеспечивается введением нового полуцентробежного сцепления, второе — введением новой тормозной системы, о которой было сказано выше.

Конструктивные улучшения ряда мест автомобиля, потребность в которых выявилась в

результате более чем двухлетней эксплуатации десятков тысяч машин, сводятся примерно к следующему:

а) введены резиновые втулки в местах посадки бандажей задних рессор на шейках кожухов полуосей;

б) значительно усилена передняя ось, увеличен диаметр шкворня, усилен внутренний подшипник передней ступицы и поворотный кулак; улучшена смазка втулок шкворня;

в) улучшены способ крепления кронштейнов бамперов к раме и система крепления глушителя;

г) увеличена прочность дисков колес;

д) кузов значительно уплотнен для предот-

вращения попадания в него летом пыли, а зимой холодного воздуха;

е) аккумуляторная батарея перенесена под капот (на щиток кузова) и т. д.

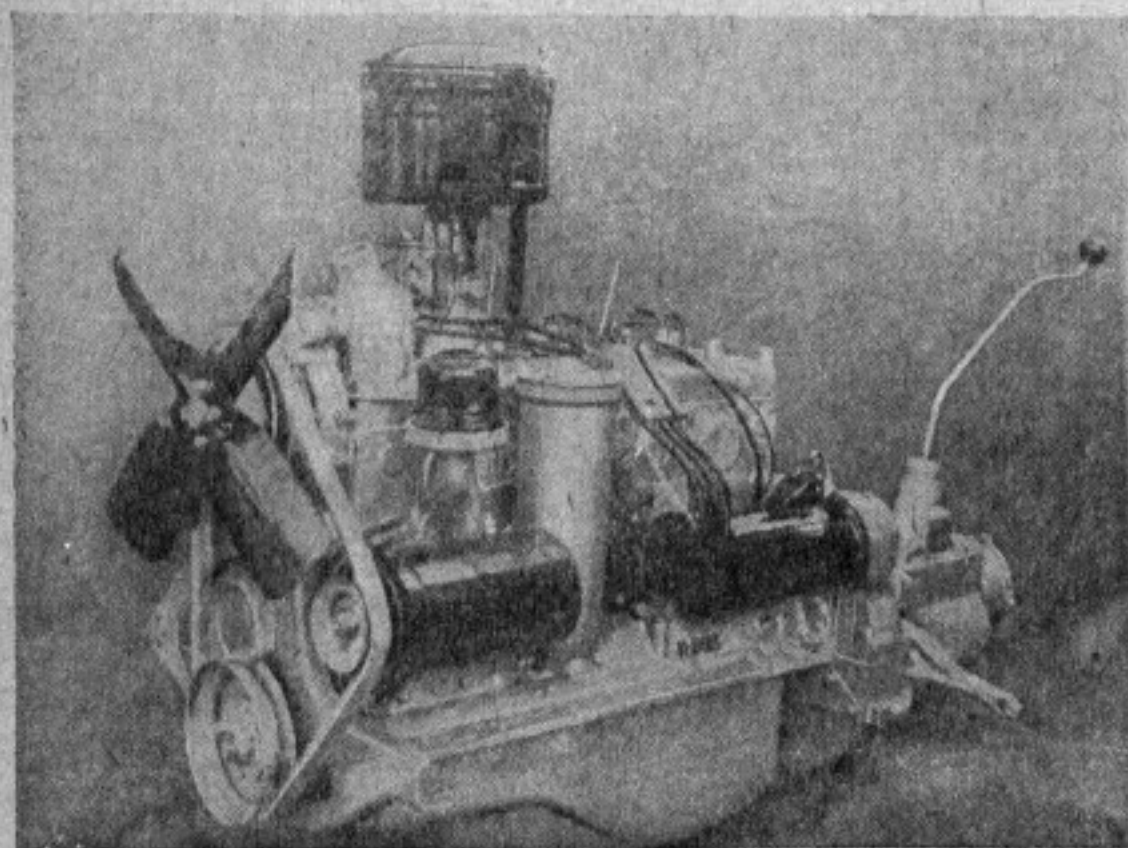
\* \*  
\*

Новый шестицилиндровый двигатель ГАЗ является вполне современным двигателем, спроектированным с учетом богатейшего опыта американского моторостроения.

В табл. 1 приведены сравнительные характеристики новых американских двигателей и двигателя ГАЗ, мод. 11.

Таблица 1

№ п/п.	Название фирмы	Число цилиндров	Диаметр × ход	Максимальная мощность и число оборотов	Степень сжатия	Литраж	Мощность в л. с. на 1 л рабочего объема
1	Обери-654 . . . . .	6	$3\frac{1}{16} \times 3\frac{3}{4}$	85 × 3 500	6,20	3,45	24,6
2	Шевроле DL . . . . .	6	$3\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{4}$	85 × 3 200	6,25	3,55	23,9
3	Крайслер-6 . . . . .	6	$3\frac{3}{8} \times 4\frac{1}{4}$	93 × 3 600	6,50	3,74	24,8
4	Де-Сото-S3 . . . . .	6	$3\frac{3}{8} \times 4\frac{1}{4}$	93 × 3 600	6,50	3,74	24,8
5	Додж-D5 . . . . .	6	$3\frac{1}{4} \times 4\frac{3}{8}$	87 × 3 600	6,50	3,56	24,4
6	Додж-6 (Export) . . . . .	6	$3\frac{1}{4} \times 4\frac{3}{8}$	78 × 3 600	5,60	3,56	21,9
7	Грахам-95 . . . . .	6	$3\frac{1}{4} \times 4$	85 × 3 800	6,70	3,27	26,0
8	Ходсон-73 . . . . .	6	3 × 5	101 × 4 000	6,25	3,44	29,4
9	Лафазт (НЭШ) . . . . .	6	$3\frac{3}{8} \times 4\frac{3}{8}$	90 × 3 400	5,61	3,81	23,6
10	Олдсмобил F-37 . . . . .	6	$3\frac{7}{16} \times 4\frac{1}{8}$	95 × 3 400	6,10	3,77	25,2
11	Паккард-6 . . . . .	6	$3\frac{7}{16} \times 4\frac{1}{4}$	100 × 3 600	6,30	3,88	25,8
12	Плимут-P4 . . . . .	6	$3\frac{1}{8} \times 4\frac{3}{8}$	82 × 3 600	6,70	3,26	25,2
13	Понтиак-6 . . . . .	6	$3\frac{7}{16} \times 4$	85 × 3 250	6,20	3,61	23,6
14	Студебекер-6 . . . . .	6	$3\frac{1}{4} \times 4\frac{3}{8}$	90 × 3 400	6,00	3,56	25,3
15	Форд V8-85 . . . . .	8	$3\frac{1}{16} \times 3\frac{3}{4}$	85 × 3 800	6,12	3,62	23,5
16	ГАЗ-11 с чугунной головкой . . . . .	6	82 × 110	76 × 3 400	5,60	3,48	21,9
17	ГАЗ-11 с алюминиевой головкой . . . . .	6	82 × 110	86 × 3 600	6,50	3,48	24,6



Шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11. Вид со стороны генератора

Из приведенной таблицы видно, что по основным показателям шестицилиндровый двигатель ГАЗ стоит на одном уровне с американскими двигателями последнего выпуска. Это относится особенно к двигателю с алюминиевой головкой, который, помимо приведенных показателей, обеспечивает еще очень высокую экономичку.

Шестицилиндровый двигатель ГАЗ, будучи быстроходным и форсированным, обладает рядом конструктивных особенностей, общий смысл которых сводится к повышению долговечности двигателя, к возможному увеличению сроков между его ремонтами и к введению некоторой автоматизации в управлении дви-

гателя, гарантирующей правильность функционирования различных его механизмов. Автоматизация обеспечивает в каждом отдельном случае режим работы, соответствующий правильному протеканию теплового процесса, а следовательно и максимальной отдаче.

К числу конструктивных особенностей нового шестицилиндрового двигателя надо отнести примененные:

1) тонкостенных, биметаллических вкладышей с баббитом, для коренных и шатунных подшипников;

2) тонкостенных, биметаллических, баббитированных втулок для подшипников распределительного вала;

3) вставных седел выпускных клапанов из жароупорного материала;

4) подведения к местам расположения выпускных клапанов струй холодной воды;

5) оксидированных поршней;

6) вентиляции картера двигателя;

7) 100% фильтрации масла в масляной системе двигателя;

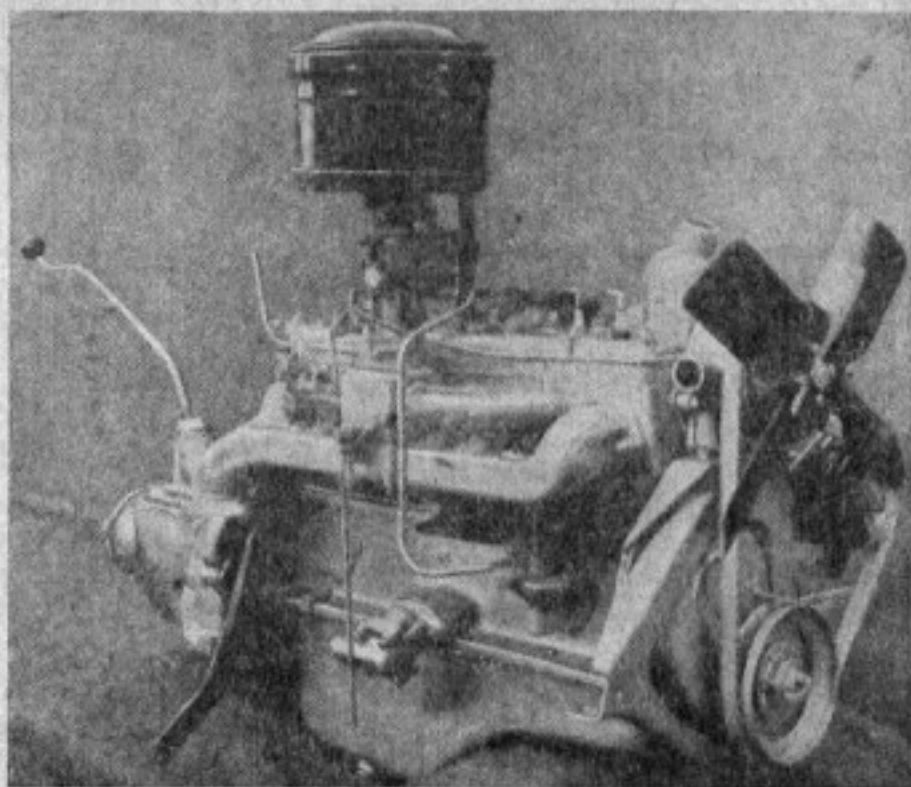
8) плавающего маслоприемника, всегда питающего масляный насос чистым маслом;

9) водяных рубашек на всей длине цилиндров;

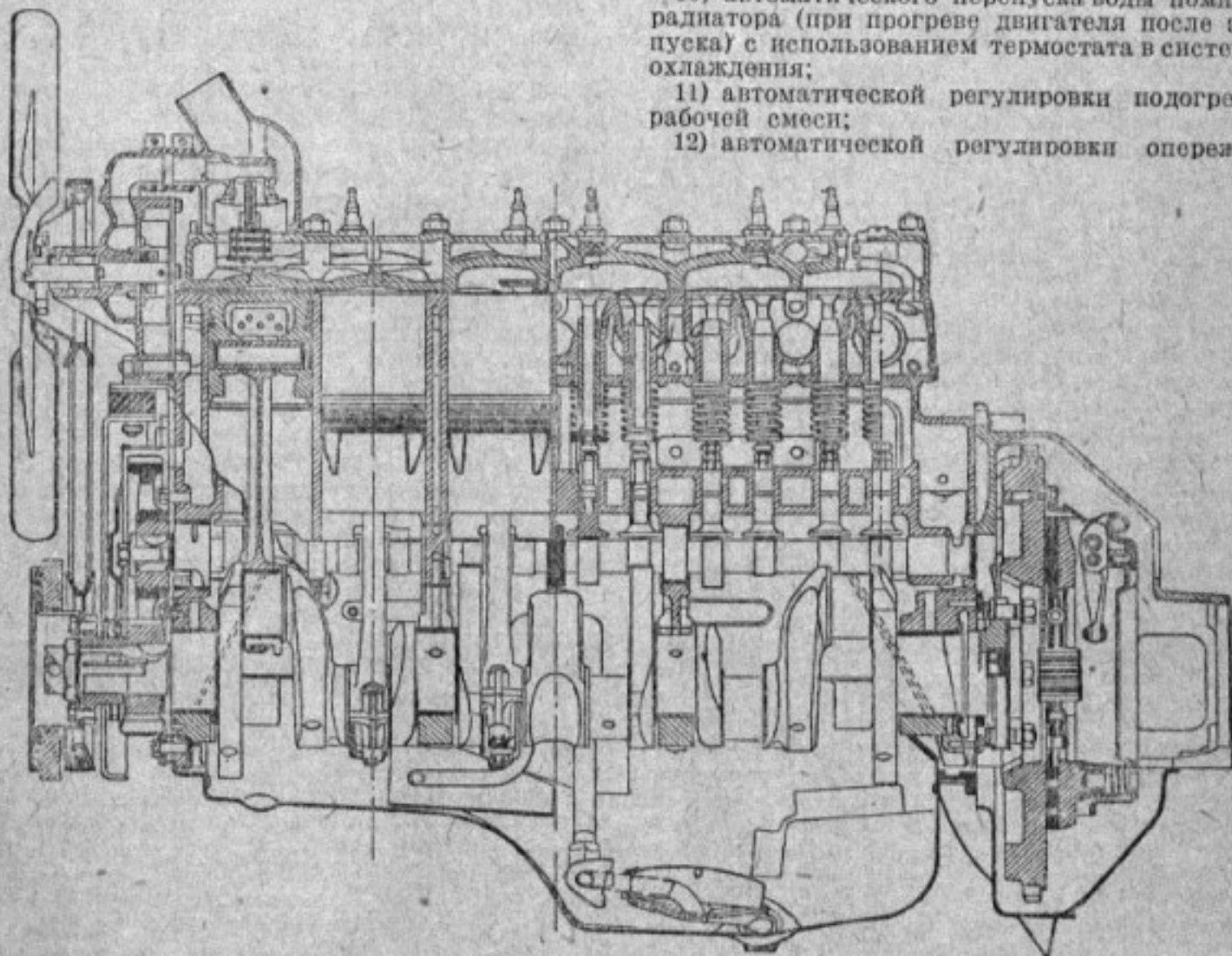
10) автоматического перепуска воды помимо радиатора (при прогреве двигателя после запуска) с использованием термостата в системе охлаждения;

11) автоматической регулировки подогрева рабочей смеси;

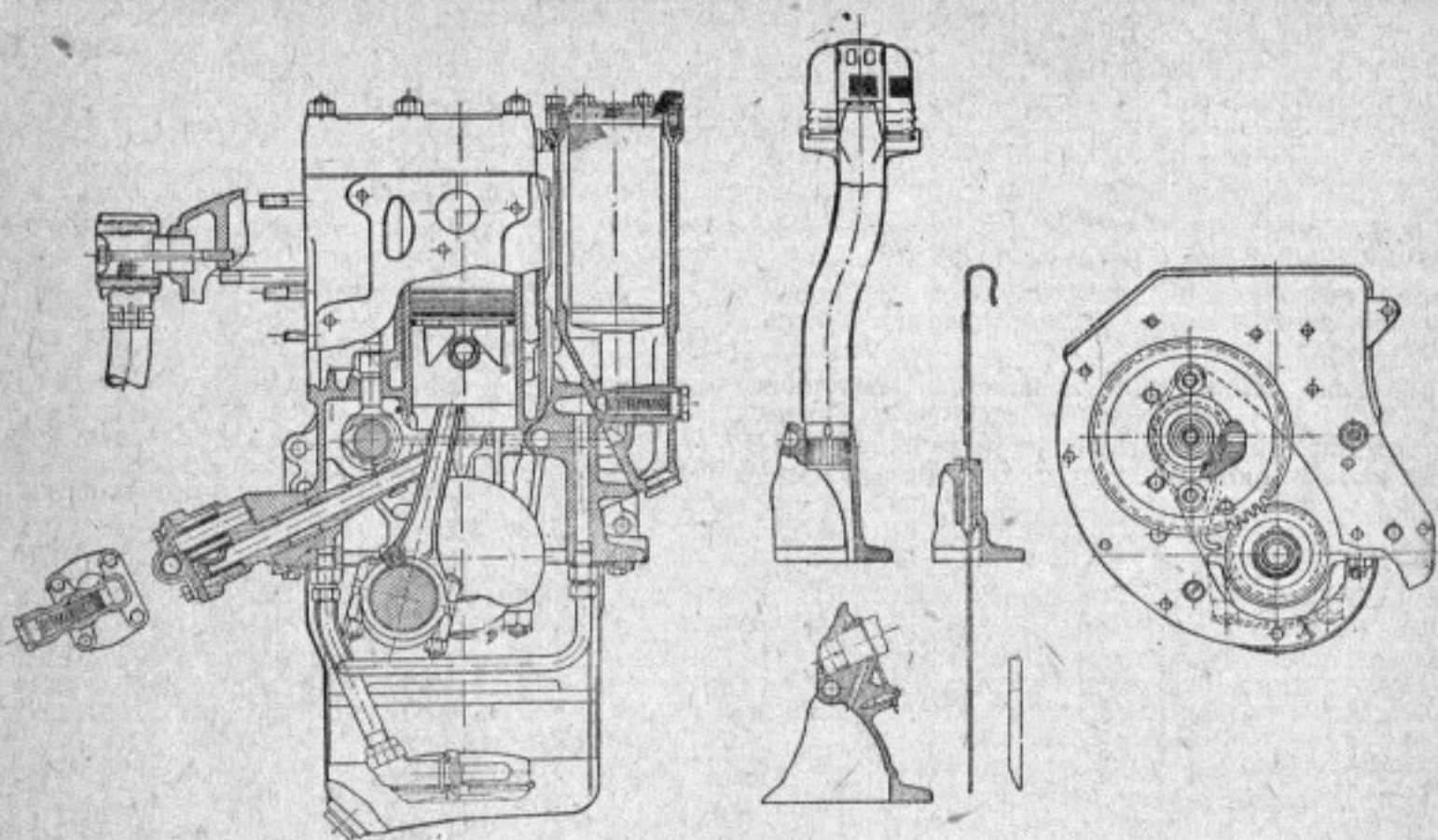
12) автоматической регулировки опереже-



Шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11. Вид со стороны всасывающей и выхлопной труб



Шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11. Продольный разрез



**Шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11. Поперечный разрез (по масляному насосу)**

ния зажигания (центробежной, с вакуумным контролем);

13) применения поверхностей закалки шеек коленчатого вала, а также эксцентрика и кулачков распределительного вала.

**Тонкостенные биметаллические вкладыши** обладают рядом ценных качеств, обусловивших их широкое распространение в американских двигателях последних выпусков.

Преимущества этого типа вкладышей перед остальными состоят:

а) в значительном повышении сопротивления усталости и механической прочности тонкого слоя мягкого антифрикционного металла после его нанесения на стальную оболочку вкладыша;

б) в значительном снижении склонности к «задиру», обусловленном постоянством величин зазоров между рабочими поверхностями и наличием между ними постоянной масляной пленки;

в) в наличии (благодаря всему сказанному) возможности значительного повышения удельного давления и окружных скоростей на шейках валов;

г) в значительном повышении срока службы;

д) во взаимозаменяемости и возможности легкой и быстрой смены после износа без какой бы то ни было добавочной индивидуальной пригонки.

**Вставные седла выпускных клапанов с охлаждением мест их расположения струями холодной воды** начали применяться в последние 4 года в связи со значительным утяжелением условий работы клапанов как с точки зрения температурного режима, так и с точки

зрения увеличения ударной нагрузки клапана о его седло.

Введение вставных седел выпускных клапанов дает:

а) увеличение сроков между притирками клапанов;

б) возможность замены сильно износившихся седел новыми;

в) возможность при ремонтах ставить седла и для всасывающих клапанов, восстанавливая, таким образом, блок.

Охлаждение мест расположения выпускных клапанов струями холодной воды обеспечивает снижение рабочего температурного режима выпускных клапанов и улучшение условий работы выпускных клапанов, их седел и направляющих втулок.

Оксидированные поршни в последние годы получили широкое распространение. Оксидирование не используется лишь на чугунных поршнях и на алюминиевых поршнях с залитыми инварными или стальными вставками. Последний тип вообще не выдерживает электролитической обработки и поэтому не может быть подвергнут оксидированию.

Наличие на поршне оксидированного слоя позволяет значительно снизить посадочный зазор между цилиндром и поршнем без опасности задира. Кроме этого оксидирование существенно повышает износостойкость поршня за счет повышения поверхностей твердости поршня после оксидирования и за счет появления (в результате электролитической обработки) на поверхности поршня пористого слоя, абсорбирующего в себе некоторое количество смазки и обеспечивающего поддержание во время работы между стенками поршня и цилиндра постоянной масляной пленки.

**Вентиляция картера** получила в настоящее время всеобщее признание. Наличие вентиляции картера обеспечивает:

а) отсос из «атмосферы» картера двигателя паров бензина (попавших туда из-за неплотности поршневых колец), недопущение их конденсации и разжижения смазки;

б) удаление из «атмосферы» картера двигателя проникших туда выхлопных газов.

Все это увеличит срок между сменами смазки двигателя от 2 до 3 раз (с 750 до 1500 км).

**100-проц. фильтрация масла в масляной системе**, а также применение плавающего маслоприемника, питающего масляный насос (и всю систему двигателя) чистым маслом, взятым из верхних его слоев в картере, предохраняет подшипники от попадания грязи и отстоя, скопившихся на дне картера двигателя.

**Удлиненная водяная рубашка**, расположенная на всей длине зеркала цилиндра и находящаяся в непосредственной близости от места прохождения главной масляной магистрали, значительно снижает рабочую температуру смазки. Это естественно препятствует снижению вязкости масла, связанному с ухудшением его смазывающих свойств, а также предохраняет масло от возможного окисления. Окисление масла опасно потому, что в масле образуются органические кислоты, вызывающие сильное коррозионное антифрикционных сплавов подшипников и их быстрое разрушение (это особенно относится к сплавам с содержанием кадмия и свинца).

**Автоматический перепуск воды помимо радиатора и автоматический подогрев смеси** (при прогреве) получили широкое распространение в современных двигателях. Применение перепуска воды помимо радиатора значительно сокращает время прогрева двигателя, поддерживает на протяжении всей работы двигателя определенный температурный минимум в его системе охлаждения и в результате всего этого увеличивает срок службы двигателя (за счет уменьшения коррозии цилиндров,

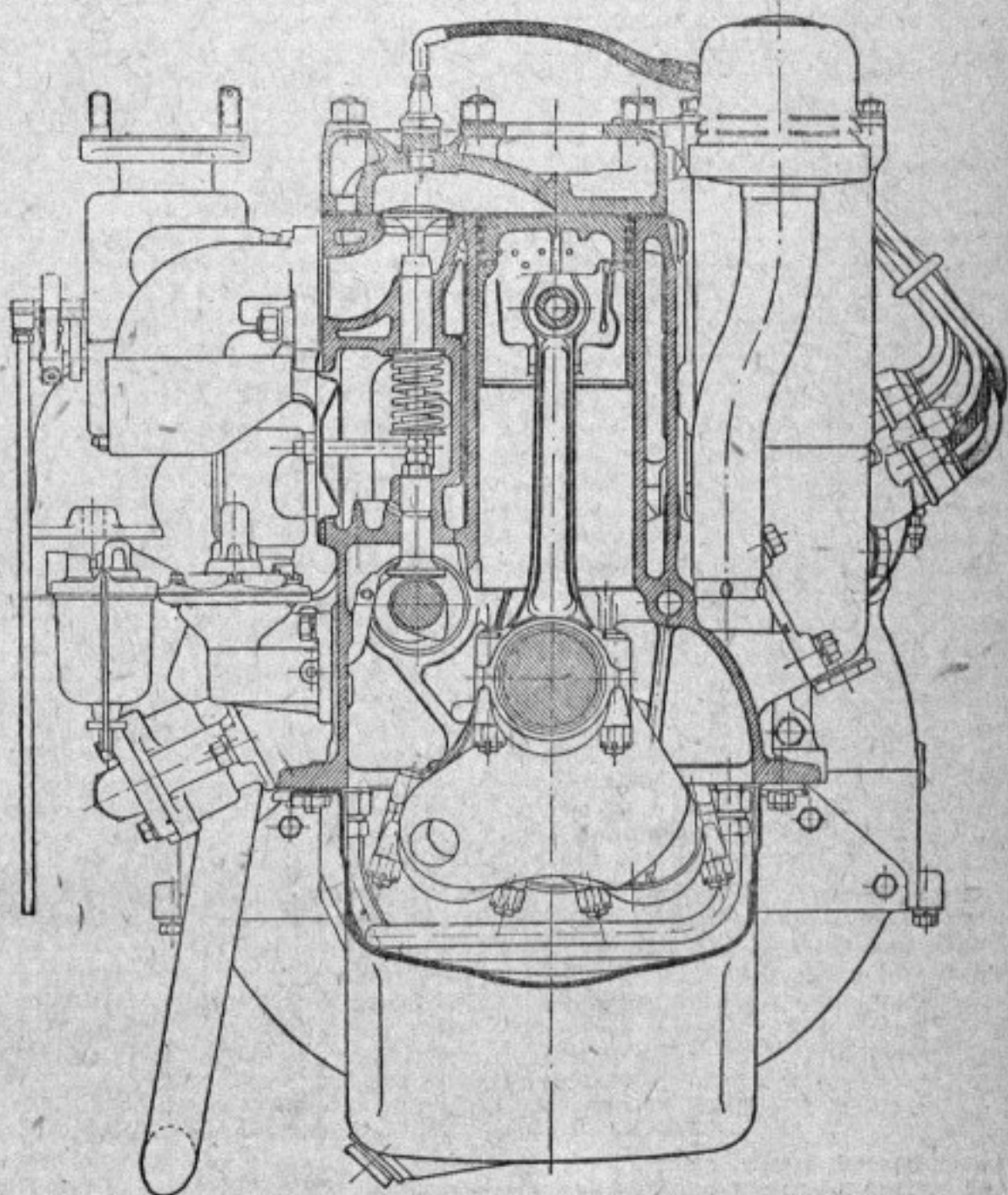
имеющего место во всяком «холодном» двигателе).

Автоматический подогрев рабочей смеси обеспечивает улучшение смесеобразования в период прогрева и дает некоторое сокращение времени прогрева.

**Поверхностная закалка коренных и шатунных шеек коленчатого вала**, а также кулачков, эксцентрика и зубчатки распределительного вала обеспечивает на рабочих поверхностях указанных деталей закаленную корку толщиной около 3 — 4 мм с твердостью по Роквеллу С-56, сохраняя при этом мягкую сердцевину.

Это существенно снижает износ шеек коленчатого и кулачкового распределительного вала, гарантируя им высокую долговечность. Поверхностная закалка сильно увеличивает сроки между перешлифовками шеек коленчатого вала в работе двигателя.

В данный момент поверхностная закалка процессом «Токко» применяется в США на коленчатых валах двигателей средних и тя-



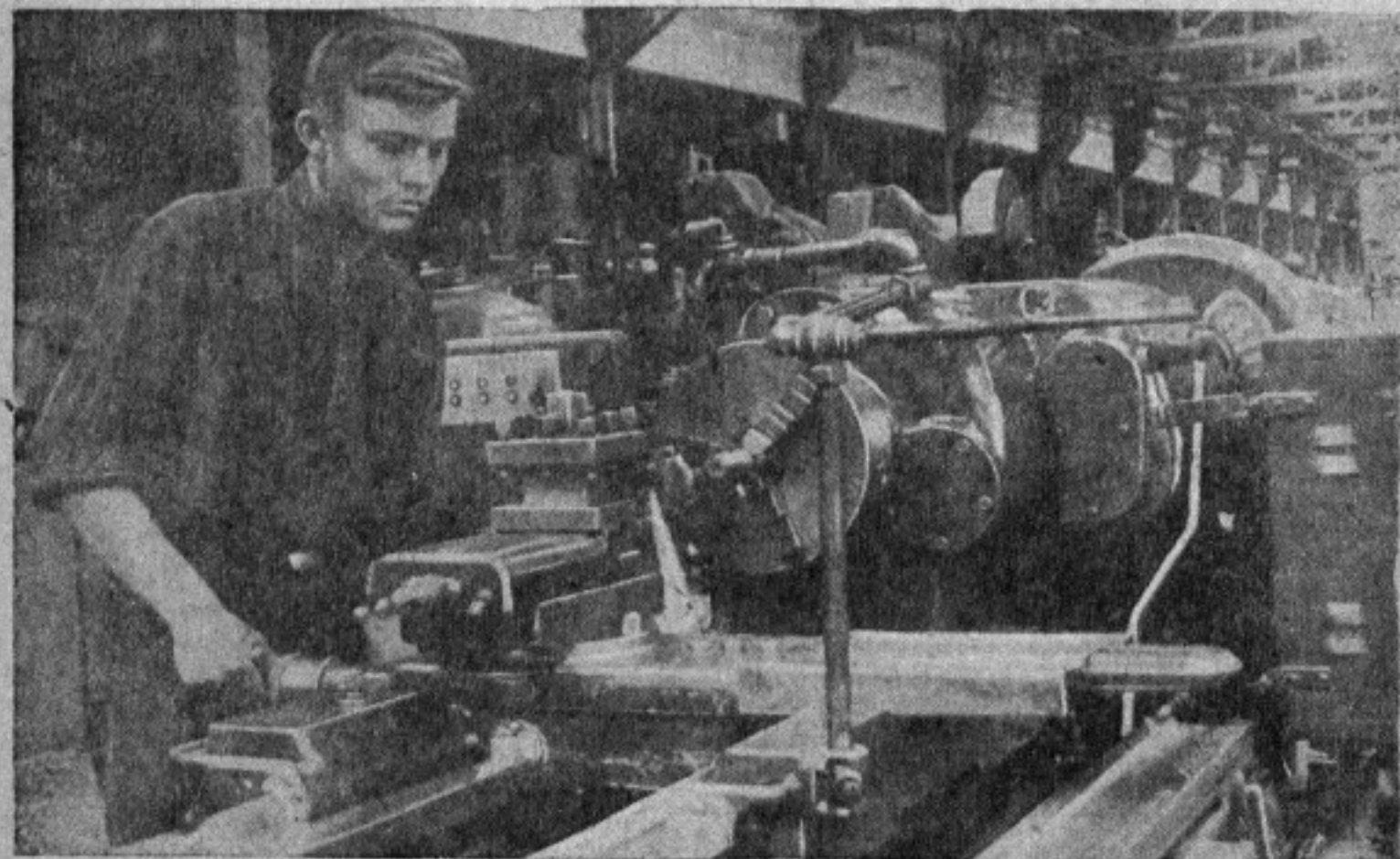
**Шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11. Поперечный разрез (по цилиндру)**



№ п/п	Название фирмы	Число цилиндров	Биметаллич. вкладыши		Вставные седла выхлопных клап.	Подведен. струя холод. воды к седл. выхл. клап.	Окисливание поршней	Вентиляция картера	Налич. фильтр. масла		Плаваюц. масло-приемник	Автомат. переп. воды помимо радиатора	Автом. регул.р. подогр. рабочей смеси	Автом. регул. опереж. зажигания.		Поверхности. закалка шеек коленч. вала	Поверхн. закал. кулачков распр. вала
			коренные	шатунные					частич.	100%				центробежная	центробежн. с вакуум контр.		
1	Оберн-654 . . . . .	6	есть	нет	нет	нет	нет	есть	нет	есть	нет	есть	есть	нет	нет	нет	нет
2	Шевроле DL . . . . .	6	"	"	"	есть	"	нет	"	—	"	нет	"	есть	"	"	"
3	Крайслер-6 . . . . .	6	"	есть	есть	"	есть	"	есть	нет	есть	есть	"	"	"	"	"
4	Де-Сото S3 . . . . .	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5	Додж D5 . . . . .	6	"	"	"	"	нет	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6	Додж (экспортн.) . . . . .	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7	Грахам-95 . . . . .	6	"	"	нет	нет	"	"	"	—	нет	"	"	"	"	"	"
8	Ходсон-73 . . . . .	6	"	нет	"	"	"	нет	"	—	есть	"	"	нет	"	"	"
9	Лафает (НЭШ) . . . . .	6	"	есть	"	"	есть	"	"	—	нет	"	"	"	"	"	"
10	Олдсмобил F-37 . . . . .	6	"	"	"	есть	есть	"	"	—	есть	"	"	есть	"	"	"
11	Паккард-6 . . . . .	6	"	нет	"	нет	нет	"	"	—	"	"	"	"	"	"	есть
12	Плимут-P4 . . . . .	6	"	есть	есть	есть	есть	"	есть	нет	"	"	"	"	"	"	нет
13	Понтиак-6 . . . . .	6	"	"	нет	нет	нет	"	нет	—	"	"	"	"	"	"	"
14	Студебекер-6 . . . . .	6	"	нет	"	есть	"	"	есть	есть	"	"	"	"	"	"	"
15	Форд V-8-85 . . . . .	8	"	есть	есть	нет	"	"	нет	нет	нет	нет	нет	"	"	"	"
16	ГАЗ (модель 11) . . . . .	6	"	"	"	есть	есть	"	"	есть	есть	есть	есть	"	"	есть	есть

железых грузовиков, от которых требуется хорошая стойкость в тяжелых условиях эксплуатации. Однако в опытный порядок она начинает применяться и в других областях, давая везде многообещающие результаты.

Все вышеприведенные данные сведены в табл. 2, которая позволяет сопоставить характеристики двигателя ГАЗ, мод. 11 с характеристиками современных американских двигателей. (Окончание в след. номере.)



Комсомолец-стахановец инструментально-штампового цеха горьковского автозавода им. Молотова Г. Фролов выполняет свыше двух с половиной норм. Г. Фролов учится без отрыва от производства на 3-м курсе Автотехникума

Фото В. Храмова

# 22 новых всесоюзных рекорда—подарок мотоспортсменов родине к славному двадцатилетию героического ленинско-сталинского комсомола

## ПЕРВЕНСТВО СССР ПО МОТОСПОРТУ

Первенство СССР по мотоспорту 1938 г. — знаменательная дата в истории советского спорта.

На старт гонок впервые вышли мотоциклы исключительно отечественного производства. Спортсмены и конструкторы с честью выдержали ответственный экзамен. Спортивный интерес соревнования, разнообразие конструкций, 22 новых всесоюзных рекорда блестяще подтвердили успехи, достигнутые советскими спортсменами за истекший год.

Отрадной особенностью соревнований следует считать необычайно большое количество участников, съехавшихся со всех концов нашей необъятной страны.

Фергана, Владивосток, Киров, Новосибирск, Иркутск, Ташкент, Тбилиси, Баку, Иваново и свыше трех десятков других городов прислали в Киев 200 своих лучших мотоспортсменов.

\* \* \*

Торжественным парадом на традиционном 41 километре Житомирского шоссе открылись 18 сентября соревнования мастеров больших скоростей, посвященные славному 20-летию ленинско-сталинского комсомола.

Главный судья соревнований — Герой Советского Союза комбриг В. П. Чкалов — обходит ряды мотоспортсменов, выстроившихся у своих машин.

— Только отлично подготовленные соревнования могут и должны быть посвящены нашему героическому комсомолу.

Первенство СССР текущего года обязывает нас проявить все умение, мастерство, дисциплинированность, организованность и провести соревнование образцово.

На старт вышли наши отечественные мотоциклы. На этих машинах мы должны добиться высоких результатов.

«За новые победы, за новые рекорды!» — так закончил свою речь депутат Верховного Совета СССР — т. Чкалов.

Флаг соревнований поднят, моторы завезены. Участники отправляются на старт.

\* \* \*

Первые два дня соревнований были заняты классической километровкой со стартом с хода и с места.

Резкий порывистый ветер — враг скорости — не дал возможности в первый день побить существующие рекорды, но многим участникам, в том числе москвичам С. Бучину, Норману, ростовскому гонщику Степанову, подольчанам Мешаловой и братьям Кулаковым все же удалось добиться первоклассных результатов. И только ветер сохранил жизнь старым рекордам на километр с хода. Правда, не надолго.

### С. БУЧИН и Н. КРИВОШЕЕВ—ГЕРОИ ДНЯ

Через два дня, во время гонки на новую для наших спортсменов дистанцию — 5 км, многие участники не только установили 5-километровые рекорды, но одновременно побили и рекорды по километровке. Почти все мотоциклы, выставленные на старт, блестяще выдержали трудный экзамен.

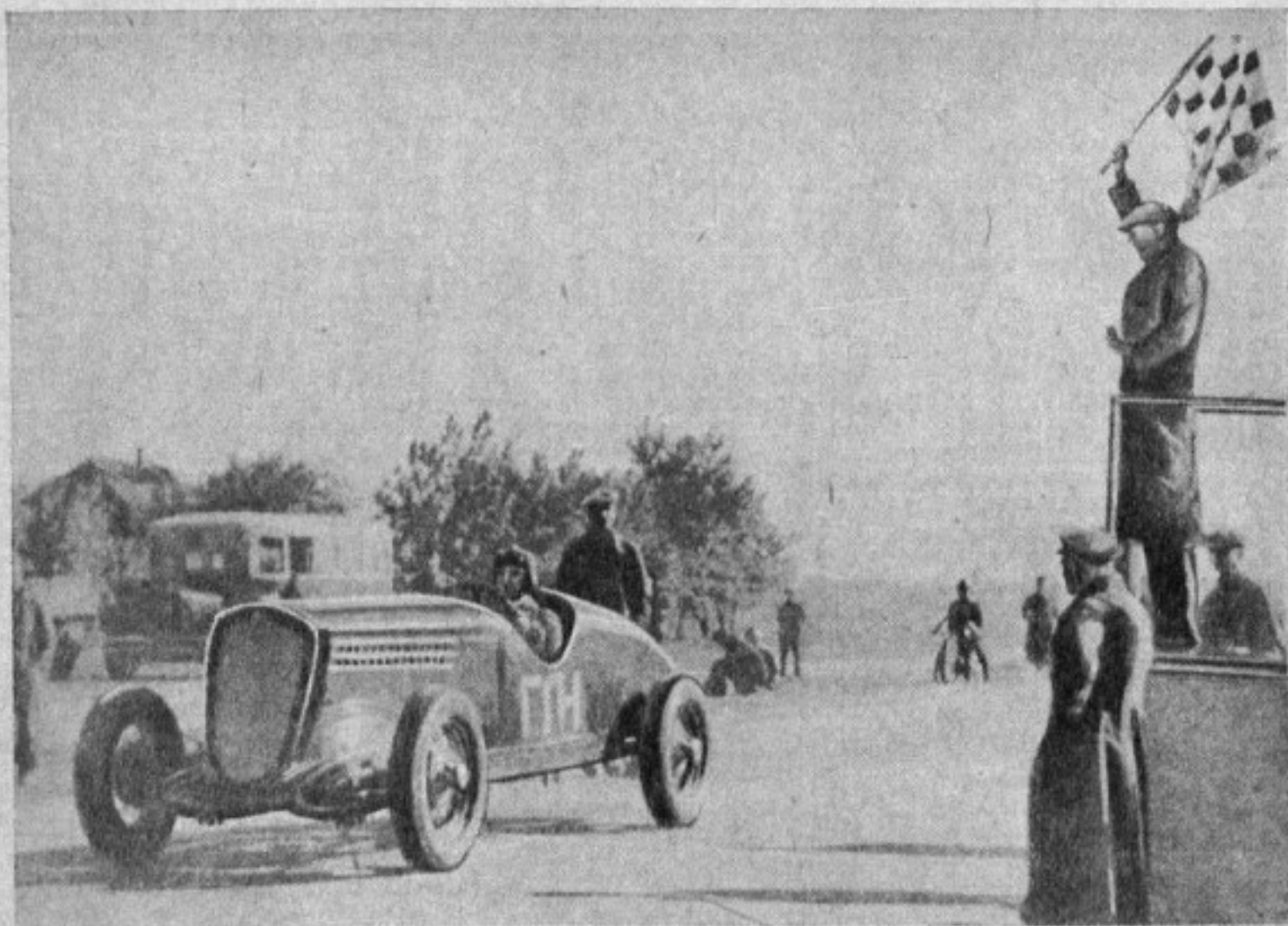
Новая дистанция дала возможность подтвердить серьезному испытанию конструктивные и динамические качества мотоцикла. Испытание машин на этой дистанции — первый шаг к созданию предельно скоростной и вместе с тем надежной в длительной эксплуатации серийной машины.

С. Бучин (ЦАКС) на реконструированном инженером О. Кучеренко мотоцикле Ижевского завода до 300 см<sup>3</sup> прошел 5 км за 2 мин. 41,6 сек. (средняя скорость — 111,386 км в час). Этим отличным результатом он сразу завоевал звание рекордсмена двух дистанций. Старый рекорд на 1 км с хода (109,689 км) был установлен в мае 1938 года москвичом Норманом («Старт»).



Анна Мешалова (Подольск) — чемпионка и рекордсменка СССР по классу мотоциклов до 750 см<sup>3</sup>

Фото Брискина



Скоростной автомобиль Горьковского авто-мотоклуба ГЛ-1 (водитель т. Николаев) на старте километровки  
Фото Г. Якоба

Героем дня был также подольский гонщик Н. Кривошеев («Снайпер»). Его результат в классе машин до 750 см<sup>3</sup> на мотоцикле ПМЗ — 2 мин. 08,15 сек. (средняя скорость — 140,460 км в час). Этот результат также является рекордом на две дистанции.

#### «КОМЕТА» ШУМИЛКИНА

Достижения таганрогского гонщика Н. Шумилкина заслуживают особо высокой оценки. Тов. Шумилкин в результате упорной работы значительно модернизировал стандартный мотоцикл Таганрогского завода и подготовил к соревнованиям прекрасную верхнеклапанную машину нового для нас класса 500 см<sup>3</sup>. Свое детище он назвал «Комета». «Комета» Шумилкина оправдала данное ей имя. Пять километров она пролетела в 2 мин. 10 сек.

#### ПО ОДНОЙ СОТОЙ СЕКУНДЫ НА КИЛОМЕТР

С большим спортивным подъемом прошло соревнование женщин — участниц пятикилометровой гонки. В результате нескольких попыток первенство осталось за Л. Свиридовой (Москва, «Динамо»), выигравшей у своей ближайшей конкурентки Г. Тепляковой (Москва, «Старт») всего лишь пять сотых секунды.

Трудно сказать, кому достался бы рекорд, если бы гонщицы шли в абсолютно равных условиях. На этот раз погода была не на стороне Тепляковой. В то время, когда она проходила дистанцию, ветер значительно усилился.

Время Свиридовой — 2 мин. 54,7 сек. (средняя скорость — около 103 км в час) — новый рекорд СССР. Молодая спортсменка Свиридова своими успехами во многом обязана учителю и тренеру А. Иваненко («Динамо»).

#### УПОРНАЯ БОРЬБА

Наиболее трудная «спринтерская» гонка на 1 км со стартом с места, требующая от участников большой технической грамотности и тренированности, прошла не менее удачно. Подтверждением этому служат новые рекорды, установленные А. Кулаковым, В. Норманом и Г. Тепляковой. Все они добились звания рекордсменов в упорной борьбе, выиграв лишь сотые доли секунды у С. Бучина, Н. Кривошеева и Ирины Владимировой.

Снова блеснул прекрасным результатом, ставший уже популярным гонщик Шумилкин. Почти 100-километровую скорость показала «Комета», стартовав с места на 1 км.

#### ПОБЕДА МОЛОДЕЖИ

Соревнования на установление рекордов СССР прошли под знаком преимущества молодежи.

Заметно выросли кадры мотоциклистов, отлично знающих машину, умеющих грамотно подобрать необходимое горючее, самостоятельно форсировать двигатель, специально подготовить мотоцикл к каждому виду гонок. Молодые спортсмены, овладевшие техникой вождения машин, два-три года

назад, не только оказывали упорное сопротивление признанным мастерам, но в большинстве случаев выходили победителями в трудной борьбе.

Прошли времена монополии немногих «избранных». Достаточно сказать, что в числе побежденных оказались такие маститые спортсмены, как П. Савостьянов, Е. Мазнин, А. Иваненко, Е. Грингаут и Владимирова.

### НА СТАРТЕ 200 СПОРТСМЕНОВ

Голубоватая лента Житомирского шоссе, сверкая отраженными бликами сентябрьского солнца, уходит далеко на горизонт. На 22-м километре шоссе царит шумное оживление. 200 гонщиков приготовились к старту 100-километровой гонки. Этой гонкой открылась вторая часть соревнований — розыгрыш первенства СССР по мотоспорту.

### НОВЫЙ УСПЕХ ШУМИЛКИНА

Старт берут одновременно трое гонщиков. Первыми пускаются мотоциклы класса до 750 см<sup>3</sup>. Грингаут (Москва), Сорокин, Шумилкин и Потани (Таганрог), Кривошеев и Кулаковы (Подольск), Зотов и Мазнин (Ленинград) — фавориты этого класса. Еще далеко не закончился старт многочисленных участников гонки, когда с контрольного пункта «50 километров» было получено сообщение по телефону о первом замечательном рекорде этого дня. Меньше 23 мин. по-

требовалось неутомимому Шумилкину на прохождении 50-километровой дистанции. «Комета» показала среднечасовую скорость — 131 км 224 м.

Чувствовать мотор, не перегружать его, умело пользоваться газом, распределить свои силы и силы машины на всю длинную дистанцию — дело не легкое. Добиться полной слаженности работы всех частей мотоцикла — вот задача спортсмена.

Замечательно взяв старт, далеко опередив своих опасных соперников, Е. Грингаут на 19-м километре был вынужден отказаться от продолжения гонки. У «ПМЗ» вырвало свечу. Вот результат чрезмерной форсировки машины.

### ЧЕМПИОНКИ В РОЛИ ЗРИТЕЛЕЙ

На старте — женщины. Маленькие, изящные двухтактные «ИЖИ» и «Л-300» отлично налажены. Моторы поют. Отважные гонщицы: Якушина (Москва, «Старт»), Задорожная (Днепропетровск, авто-мотоклуб), Косухина и Владимирова (Москва, ЦАКС), Добжинская (Ленинград), Невструева (Ижевск), Лесная (Баку) и все остальные участницы полны решимости и спортивного задора. Но еще не закончена и половина дистанции, как многим из них пришлось сойти на обочину шоссе и из участниц гонки превратиться в зрителей, наблюдающих за своими более счастливыми соперницами.



На глубоких бродах многие спортсмены предпочитали слезать с седла и вести машину за руль

Фото Г. Якоба

Так же, как и Грингаут, большинство гонщиков сошедших с дистанции, стали жертвами своих машин. Перефорсированные моторы отказались работать. Следует отметить, что «зрительницами» сделались многие чемпионы и рекордсмены прошлого года: Свиридова, Владимирова, Добжинская, Теплякова и др.

### ВЫДАЮЩАЯСЯ ПОБЕДА

Наибольшее количество участников (96) было записано в классе машин до 300 см<sup>3</sup>. В течение 1937—1938 гг. многие гонщики штурмовали рекорд в этом классе на 100 км. Эта попытка удалась лишь одному Е. Мазнину (Ленинград, авто-мотоклуб) 11 августа 1938 г. после длительной и упорной работы. Он установил рекорд, который равнялся 1 часу 04 мин. 47 сек.

50-километровый участок шоссе превратился в арену спортивной борьбы. Последние номера еще стартуют полные надежд и уверенности в победе, когда навстречу им, финишируя, мчатся, низко пригнувшись к рулю, гонщики, пущенные первыми. У белой черты финиша талантливый гонщик и конструктор Николай Шумилкин. Он прошел 100 км в первоклассное время—48 мин. 30 сек. Достижение Н. Шумилкина — выдающаяся победа советского мотоспорта. В прошлом году на этом же Житомирском шоссе опытный гонщик П. Савостьянов на импортной (немецкой) машине BMW (750 см<sup>3</sup>) прошел 100 км за 49 мин. 17,6 сек.

Это было абсолютно лучшим временем прошлогоднего первенства. Шумилкин на советской машине меньшей кубатуры (500 см<sup>3</sup>) перекрыл рекорд Савостьянов, показав среднечасовую скорость — 123 км 711 м.

### СТАРЫЙ РЕКОРД ЗАЧЕРКНУЛИ МНОГИЕ

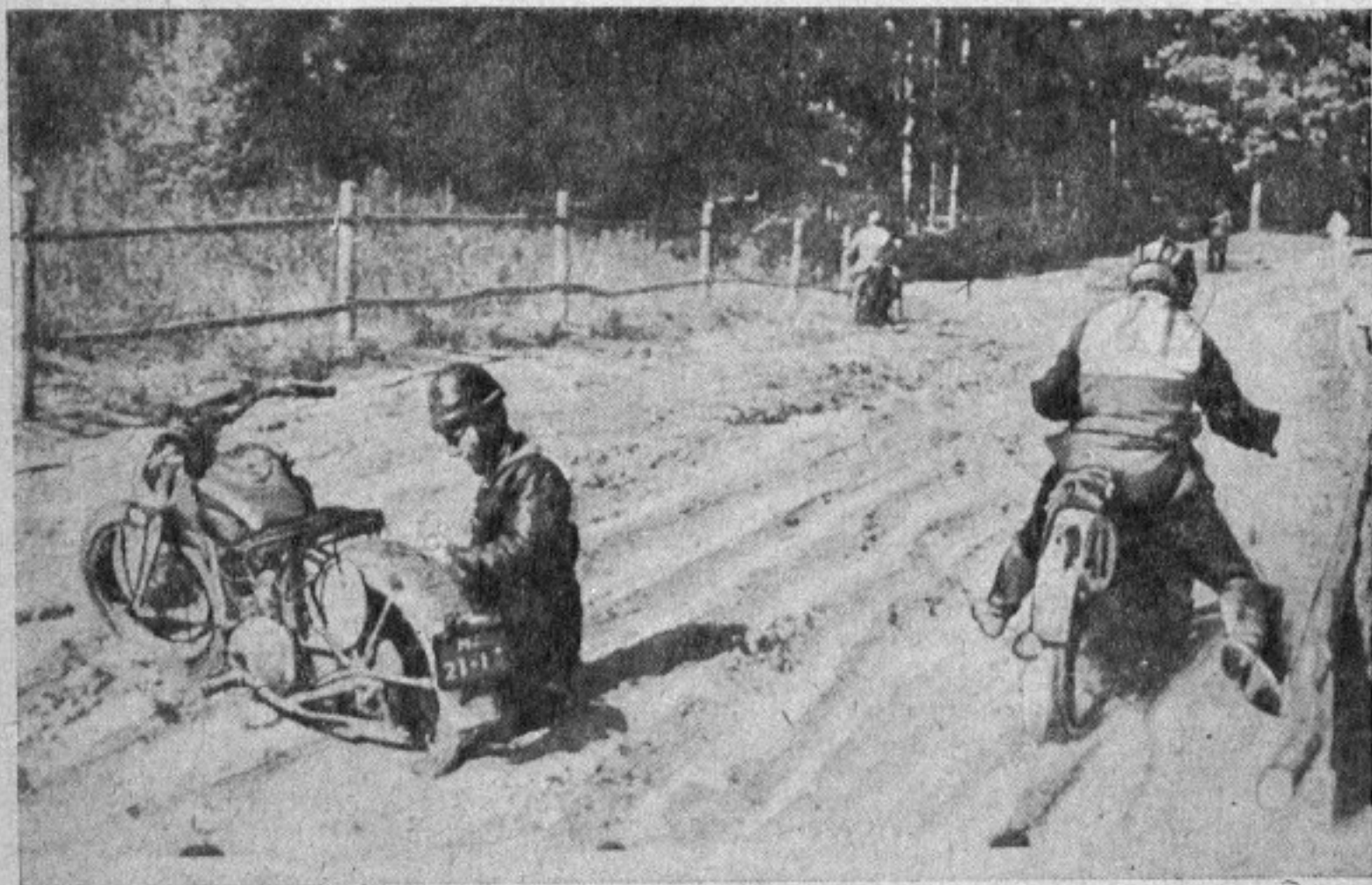
Многие гонщики на мощных советских мотоциклах класса до 750 см<sup>3</sup> не только вплотную подошли к прошлогоднему рекорду Кривошеева (1 час 00 мин. 14 сек.), но и намного улучшили его. В. Кулаков, Л. Потани, сам Н. Кривошеев, Г. Мазнин затратили на прохождение 100 км значительно меньше часа.

На 6 мин. улучшила рекорд СССР Анна Мешалова, единственная гонщица в классе машин до 750 см<sup>3</sup>.

На легких мотоциклах до 300 см<sup>3</sup> и мужчины и женщины добились таких же высоких результатов. Трое молодых гонщиков— А. Степанов (Ростов-на-Дону), Н. Кириллов и Литус (оба — Москва) побили рекорд Е. Мазнина. Свыше 20 мотоспортсменов вплотную подошли к старому рекорду. Звание рекордсмена присвоено А. Степанову. Его время — 1 час 00 мин. 53,6 сек.

Среди женщин с новым рекордом Советского Союза первенствовала Е. Якушина (Москва, «Старт»), сократив время прошлогоднего рекорда И. Владимировой больше, чем на минуту. Ей присужден приз журнала «За рулем».

Гонщицы периферии: Задорожная (Лие-



Тяжелые сыпучие пески на многих участках кросса были серьезным испытанием для спортсменов и их мотоциклов. Здесь у способного мотоспортсмена Б. Томасова № 130 (Киев) была первая «вынужденная посадка».

Фото Брискина

пропетровск), Невструева (Ижевск), Ласная (Баку), Петрова (Саратов) и др. закончили дистанцию с хорошими результатами.

## ЧЕРЕЗ БРОДЫ ПО ПЕСКАМ И ЛЕСНЫМ ТРОПАМ

В заключительный день соревнований разыгрывался кросс на 100 км для мужчин и на 50 км для женщин.

Оборонное и прикладное значение мотокроссов общеизвестно. Преодоление естественных препятствий — бродов, песков, крутых подъемов, умение пройти по бездорожью в максимально короткое время — вот требования, которые предъявляются кроссмену и будут предъявляться к мотоциклисту-бойцу. Смелость, мужество, умение ориентироваться и принять нужное решение в любой сложной обстановке — вот качества, решающие победу.

Трасса отчетного кросса изобиловала многими «коварными» местами. Шесть бродов, крутые песчаные подъемы, целина, повороты под углом в 90°, лесные тропинки — все это требовало от участников безукоризненного владения машиной, отличного знания ее материальной части.

Небывало высокий процент гонщиков, полностью закончивших дистанцию, отлично подтвердил хорошую подготовленность водителей и их машин.

## ВПЕРЕДИ ИЖЕВЦЫ

В классе мотоциклов до 300 см<sup>3</sup> победа по заслугам была присуждена ижевским гонщикам — самому молодому участнику первенства, 18-летнему В. Петрову и Н. Невструевой, прошедшим кросс на мотоциклах ИЖ-8. Второе место было присуждено москвичам — В. Озеревскому (ЦАКС) и З. Старостиной («Спартак»). П. Гусаков и А. Симеонов (оба — «Спартак») заняли I и II места в кроссе по классу машин до 750 см<sup>3</sup>.

Следует выделить победу П. Гусакова. На этот раз ему удалось опровергнуть общепринятое мнение о худшей проходимости тяжелых машин. Его время на мощном ТИЗ — 2 часа 15 мин. — является абсолютно лучшим временем дня.

## СКОРОСТНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Как и в прошлом году, авто-мотоклубы и спортивные общества выставили на старт первенства 1938 г. явно недостаточное количество автомобилей. Если в мотоспорте энтузиасты-конструкторы упорной работой над стандартным мотоциклом добились заметных успехов, то этого никак нельзя сказать о наших автомобилистах.

В соревновании на установление рекордов СССР приняли участие только 4 скоростных автомобиля, реконструированных на базе ГАЗ и М-1. Три машины выставил Ленинград и одну — г. Горький.

Лучшего результата добился ленинградский автомобилист Клещев, пройдя 5 км с хода за 2 мин. 05,6 сек., показав среднечасовую скорость 143 км 266 м. Этот результат является рекордным и для 5 км и для километровки.



Один из легких бродов кросса. На первом плане москвич Жемарин (№ 46), отлично прошедший всю дистанцию и занявший классное третье место

Фото Брискина

## НОВЫЕ ЧЕМПИОНЫ

В итоге 100-километровой гонки и кросса высокое звание чемпионов СССР по мотоспорту 1938 г. присуждено В. Петрову, Н. Невструевой (оба — Ижевск) и В. Кулакову (Подольск). Таким образом почетные звания завоевала молодежь периферии.

Об этом совершенно правильно писал в «Правде» В. П. Чкалов, указывая, что молодежь «не только оказывала упорное сопротивление признанным мастерам, но в очень многих случаях вышла победительницей».

В списки рекордсменов СССР вписаны новые, до последнего времени неизвестные имена».

Звания чемпионов по отдельным дистанциям присуждены:

### В классе до 300 см<sup>3</sup>

По шоссе — А. Степанову и А. Якушиной.  
По кроссу — В. Петрову и Н. Невструевой.

### В классе до 750 см<sup>3</sup>

По шоссе — Анне Мешаловой.  
По кроссу — П. Гусакову.

Кроме того звание чемпиона СССР по шоссе в классе до 750 см<sup>3</sup> присуждено Н. Шумилкину.

# МОЛОДЕЖЬ, НА АВТОМОБИЛЬ И МОТОЦИКЛ!

Обращение участников всесоюзных автомобильных и мотоциклетных соревнований 1938 года, посвященных 20-летию ленинско-сталинского комсомола

*Ко всем автомобилистам и мотоциклистам — любителям, членам мотосекций спортивных обществ и авто-мотоклубам*

## УВАЖАЕМЫЕ ТОВАРИЩИ!

С 18 по 26 сентября этого года в столице Украины — Киеве проходили все-союзные автомобильные и мотоциклетные соревнования на первенство страны, впервые исключительно на машинах отечественного производства.

Проведенные соревнования показали, что в нашей стране, руководимой лучшим другом физкультурников — вождем мировой революции товарищем Сталиным, с каждым годом становится все больше и больше молодежи, овладевшей техникой автомобильного и мотоциклетного спорта.

На первенстве страны установлено 22 новых рекорда СССР. Молодежь, участвовавшая впервые на всесоюзных соревнованиях, показала отличные результаты.

Желание молодежи нашей страны — научиться управлять автомобилем и мотоциклом огромное.

Участники всесоюзных соревнований обращаются с призывом ко всем мотосекциям спортивных обществ и авто-мотоклубам:

улучшить постановку своей работы,  
помочь молодежи заводов и предприятий нашей страны обучаться управлению автомобилем и мотоциклом,  
организовать социалистическое соревнование на лучшую встречу к 20-летию ленинского комсомола.

Участники всесоюзных соревнований требуют от Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта, ВЦСПС и от всех центральных комитетов профсоюзов улучшить свое руководство низовыми авто-мотосекциями.

Мы обращаемся ко всем городским мотосекциям и авто-мотоклубам с призывом организовать шефство над физкультурными коллективами колхозов и научить колхозную молодежь управлять автомобилем и мотоциклом.

Товарищи рекордсмены СССР и мастера мотоспорта! Организуйте передачу своего опыта молодым водителям. Помните, что «нет высшего счастья, нет высшей радости, как видеть ученика, превосходящего вас в искусстве управления машиной» (В. Чкалов).

Вперед за новые рекорды мотоспорта!

Да здравствует 20-летие ленинско-сталинского комсомола!

Обращение принято 28 сентября 1938 года на общем собрании участников и судей всесоюзных авто-мотосоревнований на первенство СССР в Киеве

Командное первенство завоевала четвертая команда Москвы в следующем составе: Кудряков, Озеревский, Кириллов, А. Бучин, Красовский. 2-е место осталось за третьей командой Москвы в составе Гранникова, Шлепнева, Орлова, Гусакова, Симеонова. На 3-м месте команда Подольска в составе: А. и В. Кулаковых, Кривошеева, Митрофанова, Москалева. За ними идут команды Минска, Ташкента, Харькова.

\* \*

Организация и проведение таких соревнований, как закончившееся первенство СССР по мотоспорту, — дело чрезвычайно большое и сложное. Это красноречиво подтверждается следующими цифрами.

В соревновании приняло участие 200 спортсменов. Судейскую работу проводили 60 судей. 400 милиционеров охраняли трассу гонки, 60 медицинских работников были выделены Наркомздравом Украины. 40 работников радио и телефона обеспечивали постоянную связь по трассам гонок и крос-

са. Соревнования обслуживали свыше 100 механиков, слесарей, пожарных и т. п.

Более 80 автобусов, грузовых и легковых машин были заняты во время проведения соревнований.

Специальные телефонные линии протяженностью в несколько десятков километров связывали все участки гонок с центральной судейской трибуной.

Электро- и акустический хронометраж впервые был применен при проведении мотопервенства. Свыше 20 т горючего различных сортов израсходовано за 5 дней гонок.

Большую работу проделал Ушоссдор НКВД Украины, образцово подготовивший трассу гонки.

\* \*

На итоговом собрании судей и участников первенства главный судья соревнований В. П. Чкалов дал высокую оценку работе оргкомитета и судейской коллегии, отлично справившихся, по его словам, с подготовкой и проведением мотопервенства 1938 г.

Б. Абрамов

# МОИ РЕКОРДЫ

## ПОСВЯЩАЮ КОМСОМОЛУ

Рекорды, поставленные мною на всесоюзных мотоциклетных соревнованиях, посвященных 20-летию ленинско-сталинского комсомола, не случайны.

Работая на Таганрогском инструментальном заводе им. Сталина, я в течение последних трех лет затратил много времени на реконструкцию мотоцикла отечественного производства.

Уже к первенству 1937 г. мною был построен верхнеклапанный двигатель. На мотоцикле с этим двигателем мне удалось добиться некоторых успехов, но далеко не тех, на которые я рассчитывал.

Первая неудача меня не обескуражила. Вернувшись с соревнований, я вновь с удвоенной энергией принялся за работу. Моей задачей было — создать более современный двигатель с рабочим объемом — 500 см<sup>3</sup>.

В то время я не знал, что импортные мотоциклы не будут допущены к участию в первенстве СССР 1938 г. Мне хотелось, чтобы моя 500-кубовая машина, которую я назвал «Кометой», была серьезным конкурентом импортным машинам той же кубатуры.

Как известно, по результату соревнований, мне удалось добиться успеха. «Комета» побил рекорд, установленный в прошлом году на немецкой машине BMW большей кубатуры.

Скорость, показанная моей машиной — около 140 км в час, — не предел. Уверен, что, осуществив намеченные мною планы, я доведу скорость «Кометы» до 160—170 км в час.

С радостью посвящаю мои первые успехи нашему славному ленинско-сталинскому комсомолу.

Нам, молодым спортсменам-конструкторам, нужно, не покладая рук, работать над усо-



Н. Шумилкин (Таганрог) — рекордсмен и чемпион СССР в новом у нас классе мотоциклов до 500 см<sup>3</sup>

Фото Брискина

вершенствованием советских машин. Наш боевой оборонный мотоциклетный спорт должен быть вооружен лучшими машинами в мире.

Рекордсмен и чемпион СССР по мотоспорту Н. Шумилкин



Н. Шумилкин на дистанции. Реконструированный им мотоцикл «ТИЗ» показал высокие динамические качества. «Комета», как назвал конструктор свою машину, оправдала свое название

Фото Г. Якоба





Студенты Донецкого индустриального института в г. Сталино овладевают новыми видами спорта. Среди студентов института имеется 300 мотоциклистов, парашютисты, летчики. На снимке — студенты — инструкторы мотоспорта.

Фото Д. Чернова

### МОТОСПОРТСМЕНЫ, ЗАНЯВШИЕ ТРИ ПЕРВЫХ МЕСТА НА РАЗЛИЧНЫХ ДИСТАНЦИЯХ ПЕРВЕНСТВА СССР ПО МОТОСПОРТУ 1938 г.

#### Гонка на 100 км

До 300 см <sup>3</sup> . Муж.	Степанов А.	Ростов-на-Дону	ИЖ-8	1 ч. 00 м. 53,6 с.
	Кириллов Н.	Москва	ИЖ-8	1 ч. 03 м. 01,7 с.
	Литус И.	Москва	ИЖ-8	1 ч. 04 м. 19,4 с.
До 750 см <sup>3</sup> . Муж.	Шумилкин Н.	Таганрог	ТИЗ-Комета	48 м. 30,0 с.
	Кулаков В.	Подольск	ПМЗ	51 м. 29,7 с.
	Потани Л.	Таганрог	ТИЗ	53 м. 02,7 с.
До 300 см <sup>3</sup> . Жен.	Якушина А.	Москва	ИЖ-8	1 ч. 08 м. 10,4 с.
	Косухина Л.	Москва	ИЖ-8	1 ч. 10 м. 52,5 с.
	Задорожная Л.	Днепропетровск	ИЖ-8	1 ч. 11 м. 23,2 с.
До 750 см <sup>3</sup> . Жен.	Мешалова А.	Подольск	ПМЗ	1 ч. 02 м. 13,8 с.

#### Кросс—100 км для мужчин, 50 км для женщин

До 300 см <sup>3</sup> . Муж.	Петров В.	Ижевск	ИЖ-8	2 ч. 24 м.
	Озеревский В.	Москва	ИЖ-8	2 ч. 27 м.
	Жемарин В.	Москва	ИЖ-8	2 ч. 31 м.
До 750 см <sup>3</sup> . Муж.	Гусаков П.	Москва	ТИЗ	2 ч. 15 м.
	Симеонов А.	Москва	ТИЗ	2 ч. 23 м.
	Кулаков В.	Подольск	ПМЗ	2 ч. 26 м.
До 300 см <sup>3</sup> . Жен.	Невструева Н.	Ижевск	ИЖ-8	1 ч. 55 м.
	Старостина З.	Москва	ИЖ-8	2 ч. 06 м.
	Якушина Е.	Москва	ИЖ-8	2 ч. 19 м.

# УКРЕПЛЕНИЕ ОБОРОННОЙ РАБОТЫ —

## *прямая обязанность профсоюзов*

СССР ведет твердую и непоколебимую политику мира, но в отличие от других государств он никогда не капитулирует перед агрессором, не позволит врагу безнаказанно продолжать наглые провокации.

Для того чтобы быть всегда готовыми не только к решительному отпору врагу, но и к разгрому его малой кровью и на его территории нужно, как писал товарищ Сталин в ответе пропагандисту-комсомольцу т. Ивалову, всемерно усиливать и укреплять Красную Армию, Красный Флот, авиацию, Осоавиахим, нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения.

В связи с этим важнейшая политическая задача всех организаций советского народа, и в первую очередь такой массовой организации, как профсоюзы, — мобилизовать все силы для военной подготовки населения.

«В области оборонной работы, — говорил т. Шверник в своем докладе на VII пленуме ВЦСПС, — профсоюзные организации должны обеспечить постоянную связь и тесный контакт в работе с организациями Осоавиахима».

«Нам, профсоюзам, — говорила в своем выступлении на том же пленуме секретарь

ВЦСПС т. К. Николаева, — надо во много раз усилить оборонную работу, готовить призывников, обучать летчиков, парашютистов, снайперов, ворошиловских стрелков. Все наше население надо научить обращаться с противогазом. Это — одна из важнейших наших работ».

Но эту задачу, совершенно неотложную в условиях все нарастающей угрозы новой мировой войны, подготавливаемой фашистскими агрессорами, еще не усвоили с достаточной ясностью многие профессиональные организации, от месткомов и фабкомов до центральных комитетов союзов включительно.

Немало имеется еще месткомов и рабочкомов, которые считают, что оборонная работа — дело только осоавиахимовской организации; такие месткомы не руководят оборонной работой, не помогают советам Осоавиахима и даже не заслушивают их отчетов на своих пленумах.

Наряду с такими крупнейшими предприятиями, как завод «Серп и молот» и другие, где за оборонную работу взялись по-настоящему, где проводят военные игры, учебные противовоздушные «тревоги», где несколько дней в месяц отведено военному обучению



Участники военизированного автопохода по маршруту Москва — Серпухов — Нашира — Москва на старте

Фото Н. Кубеева



**Военизированная группа студентов Астраханского медицинского института на общегородском физкультурном параде, посвященном 20-летию ВЛКСМ**

Фото К. Юлпатова

рабочих, подготовке ворошиловских стрелков, пропаганде военных знаний, у нас есть не один десяток предприятий, где оборонная работа поставлена неудовлетворительно.

На заводе «Красный пролетарий» в Москве, как сообщает г. Лотков, — из всего состава работающих членами Осоавиахима состоят только... 15%. В ряде цехов кружки не работают, военные уголки запущены. Общезаводской совет Осоавиахима не имеет конкретного плана работы. А между тем завком за восемь месяцев только один раз удосужился заслушать отчет председателя совета Осоавиахима, да и то в дальнейшем не потрудился проследить за реализацией своих решений.

Такие примеры отнюдь не единичны. Материалы об осовиахимовской работе на крупных автобазах Москвы, печатаемые на страницах нашего журнала, также свидетельствуют о слабом развертывании оборонной работы среди водителей автотранспорта, о недостаточном внимании рабочкомов гаражей и автохозяйств к работе Осоавиахима.

Как правило, и оборонные общественные организации на предприятиях работают разобщенно, не имеют между собою связи. Трудно найти такое предприятие, где бы согласованно, дружно работали и штаб ПВХО, и РОКК, и спортивное общество, и, наконец, совет Осоавиахима.

Профсоюзы сыграли огромную роль в гражданской войне, создавая добровольческие вооруженные отряды Красной гвардии, содействуя формированию красноармейских полков и дивизий, обучая военному делу трудящихся на фабриках и заводах. И сейчас профсоюзы под руководством партии должны вплотную заняться оборонной работой, укрепить

низовые осовиахимовские организации, обеспечить им необходимые условия для работы.

Нарастающая угроза военной опасности, попытка японских самураев прорвать крепость советских границ в районе озера Хасан вызвали новый могучий подъем советского патриотизма среди миллионов свободных граждан нашей счастливой страны.

Эти патриотические чувства выливаются в реальную форму массового социалистического соревнования на выполнение и перевыполнение производственных планов первого года третьей пятилетки, на овладение политическими знаниями, на развертывание оборонной работы.

Каждый гражданин нашей великой родины готов в любую минуту, по первому зову партии и правительства, отдать всю свою энергию, умение, знания делу обороны страны. А поэтому естественно желание подготовиться к будущей боевой работе, приобрести необходимый минимум военных знаний, чтобы, если потребуется, с наибольшей пользой применить их в борьбе с врагом.

Ярким доказательством этого является обращение работников Ростовской автобазы ко всем шоферам и инженерно-техническим работникам Союзсовхозтранса. В этом обращении водители пишут:

«В нашей стране каждый завод и каждая фабрика, каждый колхоз и совхоз — крепкий резерв могучей Красной Армии. Таким резервом является и наша автобаза.

Если потребуется, то 346 шоферов нашей автобазы будут хорошим пополнением для бронетанковых и других технических частей. Водителей машин, прекрасно овладевших техникой, у нас немало. Среди рабочих на-

шей автобазы — 56 стахановцев и 31 ударник. Число стахановцев растет изо дня в день. 80% шоферов выполняют и перевыполняют нормы.

Отлично осваивая машины, мы тем самым готовимся к обороне нашей родины. По нашей просьбе рабочим договорился с местной организацией Осоавиахима о присылке нам преподавателя. Будем изучать стрелковое дело, готовиться к противовоздушной обороне.

Мы решили также организовать бронетанковый кружок, чтобы наши шоферы еще до вступления в ряды Красной Армии овладели грозными боевыми машинами.

Шоферы и инженерно-технические работники Союзсовхозтранса, вступайте в социалистическое соревнование на лучшую постановку оборонной работы у себя на базах!»

Горячее стремление трудящихся к изучению военного дела должны подхватить и возглавить Осоавиахим и профсоюзные организации, всемерно содействуя развертыванию и закреплению ширящегося социалистического соревнования по оборонной работе.

Усиление оборонной работы должно стать неотъемлемой частью каждого договора по

социалистическому соревнованию, должно охватить миллионы трудящихся и стать важнейшей заботой профсоюзов.

Надо помнить слова товарища Сталина: «Смелость и отвага — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение. Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Каковы же основные задачи профсоюзов в области оборонной работы?

Это прежде всего — укрепление Осоавиахима, помощь Осоавиахиму в создании широкой сети военного обучения трудящихся.

Помощь в подготовке летчиков, техников, парашютистов, водителей автомобилей, в оснащении аэроклубов и автоучебных пунктов современными машинами, в использовании дворцов и клубов профсоюзов для обучения авиаспециалистов и автомобилистов;

помощь в развитии стрелкового спорта, подготовке десятков тысяч снайперов, что является огромным вкладом в дело укрепления обороны страны;

помощь в организации противовоздушной и химической обороны и обучении всех граждан правилам поведения во время воздушной тревоги, умению бороться с последствиями воздушного нападения, умению пользоваться средствами химической защиты и в первую очередь противогазом.

Задача профсоюзов — широко развернуть пропаганду военных знаний, популяризировать историю героической Красной Армии и ее блестящих операций по разгрому Деникина, Колчака, Врангеля, Юденича, проведенных под гениальным руководством товарища Сталина, тт. Ворошилова и Фрунзе.

Военная пропаганда, лекции и беседы по военным вопросам, доклады о международном положении о героической борьбе испанского и китайского народов за свою независимость, должны стать неотъемлемой частью работы профсоюзных клубов и красных уголков.

С помощью профсоюзов Осоавиахим станет в кратчайший срок сильной организацией. Летчики, танкисты, водители машин, стрелки, моряки, обучающиеся без отрыва от производства в Осоавиахиме, будут в совершенстве владеть современной военной техникой и в своих знаниях будут соревноваться с героическими бойцами нашей доблестной Красной Армии.



Комсомольцы-танкисты N-ской части Киевского военного округа встречают 20-ю годовщину комсомола отличными показателями по боевой и политической подготовке.

На снимке — командир комсомольского танка т. Бурлуцкий во время тактических учений дает задание своему экипажу — тт. Ломовцеву и Кравцову

Фото М. Рыжак

Н. Зингер

# „В БОЙ“ НА АВТОМАШИНАХ

На окраине Москвы, там, где начинается лес, стояли автомашины, а около них суетились люди в синих комбинезонах. Это курсанты автоучебных пунктов Осоавиахима Москвы выехали на военно-тактические учения. Многие из них хорошо изучили автодело и сейчас применяют полученные знания в обстановке, приближенной к полевым условиям.

Московский городской совет Осоавиахима решил в этом году в завершение учебы на пунктах организовать большие автоучения. Всюду была проведена большая подготовительная работа, отбирались лучшие водители машин, приводилась в порядок материальная часть. Осоавиахимовцы долгое время изучали вопросы автоперевозок войсковых соединений в условиях боевой обстановки.

Руководитель учений — начальник отдела боевой подготовки Свердловского районного совета Осоавиахима т. Чибисков — собрал командиров подразделений:

— Товарищи, — сказал он, — получено сообщение, что синие, развивая наступление в западном направлении на город Москву (80 км восточнее Москвы), на рассвете 26 сентября высадили авиадесантный отряд в полутора километрах восточнее станции Электросталь, разрушили участок железнодорожной ветки Ногинск — Фрязево и ведут бой с незначительными силами местных вооруженных заводских отрядов Осоавиахима. Нашему автогрузовому взводу с одной ремонтной летуч-

кой приказано перевести стрелковую роту со взводом батальонной артиллерии, взводом ПВО, химическое, саперное, санитарное отделения в город Ногинск с задачей уничтожить авиадесант синих. Место погрузки частей находится в двух километрах восточнее Москвы, в районе зеленой рощи.

Внимательно выслушали этот приказ бойцы и командиры. Предстояло выполнить трудную боевую задачу.

Командир взвода поднял белый флажок. Водители и командиры машин заняли свои места. После команды «заводи» один за другим зашумели моторы. По сигналу колонна двинулась. Дорога с шоссе уводила в лес. Свернув в сторону, колонна остановилась. Теперь можно было разглядеть в кустах группы бойцов. Они были готовы к посадке. Командиры подразделений, политруки разъяснили бойцам боевую задачу.

Тихо, без шума, подходили бойцы к машинам. Сигнал к посадке — и все на своих местах.

Белый флажок на первой машине сменяется красным. Колонна тронулась. Командир сигналом предупреждает водителей о необходимости строго соблюдать дистанцию между машинами. Дорога становится все труднее. Канавы и рвы преодолеваются легко. Все на своем месте. Командиры следят за сигналами, агитаторы ведут беседы с бойцами.

Вдруг на горизонте появился самолет «противника». На головной машине замелькал



Тактические учения автоучебных пунктов. Бойцы выпускают стенгазету  
Фото М. Розенбаума



Тактические учения автоучебных пунктов.  
На снимке — колонна автомашин на Шоссе Энтузиастов

Фото М. Розенбаума

флажок. Колонна быстро свернула с шоссе в лес, чтобы замаскироваться от воздушного разведчика. По сигналу бойцы укрывают машины ветками. Расставлены зенитные пулеметы. Бойцы первого взвода ушли в боевое охранение.

Во взводе ПВХО заместитель политрука кандидат партии т. Прибылов еще во время пути организовал редколлегию. Редактор взводного боевого листка т. Гончаров и художник т. Малаховский, расположившись под развесистой елью, оформляют газету. Политрук т. Митков ведет беседу с бойцами своего взвода о задачах тактического учения.

Наблюдатели доложили, что разведчик «противника» скрылся и можно продолжать движение. В полном порядке, без шума, опять производится посадка в машины — и снова в путь. Колонна идет со скоростью 30, потом 40 и 50 км в час. Впереди — открытое место. «Только бы проскочить этот опасный участок», — думает командир колонны. И вдруг из-за леса налетают штурмовики «противника».

Машины останавливаются, моментально соскакивают бойцы, на ходу надевая противогазы.

В голове колонны «разорвалась» химическая бомба. На одной из машин затрещал зенитный пулемет. Штурмовики, пройдя колонну, разворачиваются и идут обратно. Но бойцы встречают «врага» сильным ружейным и пулеметным огнем. Атака штурмовиков от-

бита. «Противнику», однако, удается «облить» ипритом часть машин и бойцов. Химическое отделение быстро ликвидирует «последствия воздушного налета». Несколько бойцов «поражены» ипритом и их немедленно подбирают санитары. Химики продегазировали местность, обмыли машины от капель иприта.

Колонна хорошо справилась с боевой задачей. Но нужно спешить. Внезапный налет задержал передвижение, а до указанного в приказе пункта еще 15 км. Проверены люди, материальная часть. Снова в путь.

Машины с вооруженными людьми везжают в город. Командиры выстраивают машины, бойцы осматривают оружие и готовятся к бою.

Трудный поход завершен, задача выполнена, учение закончено. На разборе учений руководство и посредники сделали ряд замечаний. Основная оценка выполнения задачи хорошая. Участники учения получили большой практический опыт.

Так, 26 сентября Московским городским советом Осоавиахима было проведено первое военно-тактическое учение молодежи автоучебных пунктов. Такие учения с учащимися автоучебных пунктов надо практиковать чаще, ибо они воспитывают людей, дают им боевую закалку, тренировку, дают большой опыт организационной работы командному составу.

Н. Ц.

# СОВРЕМЕННАЯ ПРОТИВОТАНКОВАЯ

## и противовоздушная оборона

Майор М. СРЕДНЕВ

В будущей войне, к которой мы должны быть всегда готовы, наши враги будут применять все средства военной техники и в первую очередь танки, авиацию и химию.

Мы должны уметь отразить всякое нападение врага и вместе с тем нанести ему сокрушительный удар. Мы должны организовать такую противотанковую и противовоздушную оборону, чтобы ни один танк врага, ни один его самолет не смог прорваться на территорию нашей великой родины.

Что собой представляет современная противотанковая оборона (ПТО)?

Противотанковая оборона состоит из целого ряда средств, способных задержать и уничтожить танки врага.

«Современная оборона должна быть прежде всего противотанковой, состоящей из системы огня войсковой и противотанковой артиллерии в сочетании с системой естественных и инженерных противотанковых препятствий и быстро устанавливаемых противотанковых мин и других искусственных препятствий» (Временный полевой устав РККА, § 226).

Средства, которыми можно уничтожить оружие врага, называются активными. Активные средства ПТО — это в первую очередь противотанковые пушки и танки, которые могут вступать в бой с неприятельскими танками, выводить их из строя и препятствовать механизированным войскам противника выполнять поставленные перед ними боевые задачи. Особенно грозную силу представляют танки в борьбе против моторизованных войск (пехота на автомобилях), не успевших изготовиться для отражения танковой атаки.

Современные противотанковые пушки обладают большой скорострельностью и могут вести огонь бронебойным снарядом, имеющим такую пробивную способность, что при попадании в броню танка под прямым углом он может пробить ее и вывести танк из строя.

Польская противотанковая пушка «Поцеск», германская «Рейнметалл», шведская «Бофорс» (рис. 1) и др. делают до 20—30 выстрелов в минуту, а в бою могут сделать за то же время около 15 прицельных выстрелов. Огонь их действителен при дальности стрельбы

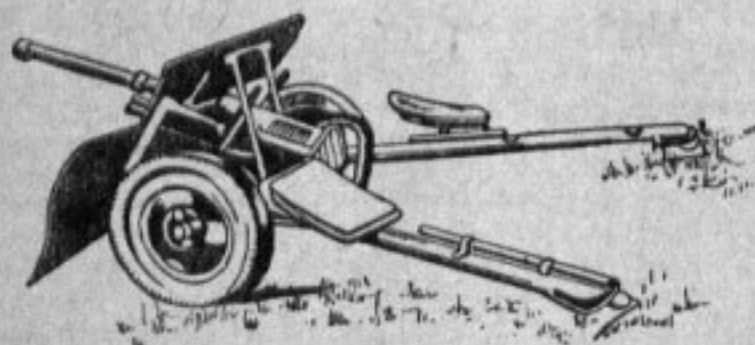


Рис. 1. Противотанковая 37-мм пушка «Бофорс»

1 000—1 500 м и весьма опасен для танков на дистанциях 600—800 м, особенно при обстреле танка в борт (бок) или корму (зад). Современные противотанковые пушки имеют калибр от 20 до 47 мм.

Противотанковые орудия республиканцев Испании сыграли огромную роль в борьбе против танков фашистских интервентов. Республиканцы располагали свои противотанковые пушки в 300—400 м сзади первой линии окопов, на вероятном направлении действий танков противника. Их устанавливали в специально вырытых окопах, в кустарнике, в каменных домах у окон и за стенами заборов.

Имея небольшое количество противотанковых пушек (около 2—3 на 1 км фронта), республиканцы умело маневрировали, передвигая с одной позиции на другую, чтобы избежать артиллерийского обстрела, удобнее расположиться и неожиданно открыть огонь по появившимся танкам противника с коротких дистанций (600—800 м).

При обороне дороги Монройо — Альканьис (Арагонский фронт) республиканцы вырыли на шоссе канаву, впереди нее навалили кучу камней и за ней в 400—500 м расположили единственную противотанковую пушку. После первой неудачной атаки фашисты организовали вторую, усилив наступающие части 12 итальянскими танкетками. Противотанковая пушка внезапно открыла огонь и в течение 5—10 мин. 4 итальянских танкетки были подбиты, а остальные повернули назад.

Республиканцы, имея на вооружении пушечные танки, не только использовали их для контратаки, но и часто располагали в засадах, усиливая этим огонь противотанковых орудий. Они создавали такую плотность огня, что танки противника, терпя большие потери, поворачивали назад. Подбитые республиканские танки превращались в крепости и с места расстреливали врага.

Большую роль в борьбе против танков играла полевая (войсковая) артиллерия, бывшая по танкам с открытых позиций прямой наводкой, а также снайперы-бойцы, открывавшие огонь из пулеметов и винтовок бронебойными пулями.

Кроме активных средств ПТО, большое значение для борьбы с танками имеют пассивные средства, способные задержать передвижение танков врага. К пассивным средствам ПТО относятся:

1) использование естественных препятствий (лесов, болот, крупных оврагов, рек), затрудняющих работу танков;

2) устройство специальных искусственных противотанковых препятствий.

Наиболее употребительными противотанковыми препятствиями являются (рис. 2, 3, 4): а) рвы большой ширины с вертикальными стенками;

б) противотанковые мины, расставляемые в шахматном порядке на танкоопасных направ-

лениях, взрывающиеся при наезде танка или подрываемые электрической искрой по проводам из сзади расположенных окопов;

в) вертикальные стенки выше высоты зацепа танка (выше 1 м);

г) надолбы, т. е. деревянные столбы или рельсы, врытые под углом  $45^\circ$  в сторону противника и расположенные в шахматном порядке, не допускающем их объезда;

д) эскарпы, т. е. вертикально срезанные холмы;

е) тросы и специальные проволочные сети, раскинутые и замаскированные на местности, которые при наезде танка обматываются вокруг его ведущего колеса и гусениц, не давая возможности двигаться дальше;

ж) завалы из деревьев, камней и пр., сооружаемые в узких проходах (на лесных дорогах, улицах селений), часто заражаемые отравляющими веществами или минированные;

з) танковые ловушки, т. е. глубокие замаскированные ямы;

и) пневание леса с таким расчетом, чтобы высота пней была больше клиренса танка. Преодолевая такой участок, танк неминуемо сядет на «брюхо».

Все эти средства ПТО широко применялись в Испании.

Для задержания танков использовались в качестве противотанковых препятствий насыпи железнодорожных и шоссежных дорог, овраги с крутыми скатами, скалистые обрывы, каменные стены домов и заборов.

Для заблачивания местности и создания водных преград на пути наступающих фашистских войск республиканцы открывали плюзы и затопляли низкие места (на р. Мансарес под Мадридом, на р. Сегре и др.). Очень эффективным средством оказались каменные баррикады вышиной в рост человека.

Хорошие результаты дало минирование полей, применявшееся почти во всех крупных операциях. В июле 1937 года под Брунете на минных полях, поставленных республиканцами, было подорвано значительное количество танков интервентов.

В качестве дополнительного средства борьбы с танками противника бойцы республиканской Испании организовали добровольцев — «истребителей танков», которые подбрасывали под танки врага динамитные бомбы и связки ручных гранат. Республиканские гранатометчики поджидали подхода танков, искусно маскируясь на местности, и при их приближении подбрасывали под гусеницы связки гранат, чем разрывали гусеницы и выводили танки из строя.

Широко применялись также бутылки с бензином для зажигания танков. Бутылку, наполненную бензином, обертывали тряпкой. Пропитанную бензином тряпку зажигали и бросали бутылку на корпус танка. Горящий бензин проникал в моторное отделение и вызывал воспламенение двигателя.

«Истребители танков», вступая в единоборство с танком, почти всегда имели успех.

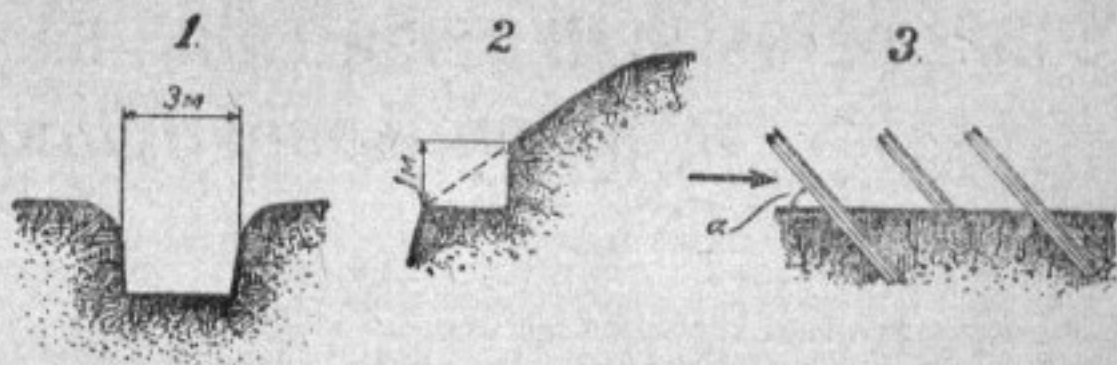


Рис. 2. Противотанковые препятствия

1 — противотанковый ров; 2 — эскарп; 3 — надолбы ( $\alpha$  — угол около  $45^\circ$ ); стрелка показывает вероятное направление движения танков противника

Так, молодой боец республиканской армии Караско при помощи бутылок с бензином вывел из строя десятки фашистских танков.

При атаке танков противника пехота прячется в щелях (узкие окопы), а все средства противотанковой обороны пускаются в ход. По проходе танков обороняющаяся пехота пулеметным и ружейным огнем обрушивается на наступающую пехоту врага, отрезая ее от танков.

Для борьбы с танками противника чаще всего используются все перечисленные выше средства во взаимодействии друг с другом. Так например, при организации оборонительной полосы создается система средств противотанковой обороны, состоящая из нескольких линий разнообразных противотанковых препятствий на вероятных путях движения танков противника. Здесь же замаскировано (укрыто) располагаются противотанковые пушки, часть которых выделяется в так называемый подвижной противотанковый резерв, находящийся в глубине обороны до того момента, когда определится направление танковой атаки противника. Тогда резерв противотанковых пушек быстро выдвигается вперед для отражения атаки.

\* \* \*

Другим, еще более опасным средством нападения, как на войска, действующие на фронте и расположенные в тылу, так и на мирное население, является авиация противника.

Современная авиация — это очень многочисленный и непрерывно растущий род войск. Так например, Франция имеет около 4 000 боевых самолетов, Англия доводит их числен-

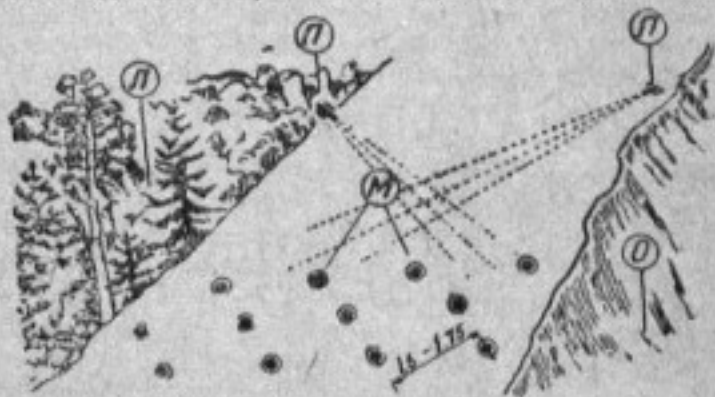


Рис. 3. Узкий проходимый участок минирован

М — противотанковые мины, расположенные в шахматном порядке; Л — лес; О — овраг с крутыми берегами; П — противотанковые пушки



ность до 7 500 единиц, фашистская Германия имеет в настоящее время 5 000 боевых самолетов, Италия — 4 000.

Военные действия германо-итальянских интервентов против республиканской Испании и опыт японо-китайской войны показали, какая роль в современной войне принадлежит авиации. Применяемые сейчас самолеты обладают большой быстроходностью и дальностью полета. Они способны залетать в глубокий тыл, громить города, железнодорожные станции, места скопления танков и автомобилей, движущиеся колонны войск и т. п.

Размах использования авиации в современной войне характеризуется следующими цифрами: с 25 июля по 5 августа этого года, во время боевых действий в Испании на фронте Эбро, самолеты фашистских интервентов совершили 1 672 налета на республиканские войска и города, сбросив 462 000 кг бомб.

Современная боевая авиация (штурмовики, бомбардировщики) может употреблять следующие средства борьбы: сбрасывать бомбы разрушающего и зажигательного действия, а также начиненные отравляющими веществами (ОВ) и бактериями (возбудителями болезней), поливать ОВ с воздуха из специальных подвешиваемых к самолету приборов, обстреливать войска из пулеметов.

Для мотомеханизированных войск авиация противника опасна как при их расположении на месте, так и в движении (на марше).

Система мер, направленных на борьбу с авиацией противника, называется **противовоздушной обороной (ПВО)**. Но противовоздушную оборону нужно сочетать с противохимической, так как современная авиация будет широко применять отравляющие вещества.

Противовоздушная оборона, так же, как и ПТО, состоит из активных и пассивных средств. Активными называются средства, способные уничтожить самолеты противника, и к ним следует отнести в первую очередь истребительную авиацию, зенитные пушки и пулеметы, снайперов — метких стрелков из винтовок.

Герои-летчики испанского и китайского народов показали, какую грозную силу для фашистских самолетов имеют быстроходные истребители в руках доблестных защитников своей свободы и независимости. В одном воздушном бою около Ханькоу 29 апреля был сбит 21 японский самолет.

Авиация республиканской Испании и Китая широко применяет уничтожение самолетов врага на аэродромах, производя разрушение ангаров, складов с горючим, ремонтных баз и т. п.

Современная зенитная артиллерия снабжена совершенными приборами для ведения огня по самолетам противника.

Предельная дальность по высоте для зенитных орудий малых калибров (20—40 мм) — до 4½ км, для средних (70—80 мм) — до 10 км и крупных калибров (100—150 мм) — до 25 км. Зенитная артиллерия малых калибров автоматического действия может делать в 1 минуту до 250 выстрелов, средних калибров — до 25 и крупных — до 16.

Для поражения одного самолета современной зенитной пушкой требуется несколько десятков снарядов, в то время как в мировую войну требовалось несколько тысяч.

Опыт геруэльской операции показал, какую большую роль в обороне войск играет мелкокалиберная зенитная артиллерия. В этой операции 20-миллиметровыми зенитными орудиями республиканцев

было сбито 5 и подбито 3 фашистских самолета (4 бомбардировщика и 4 истребителя). Одна республиканская батарея в течение одного дня сбила три самолета. Эти 8 сбитых машин составляют третью часть потерь авиации интервентов в данной операции.

Большое применение в борьбе с авиацией противника имеют зенитные пулеметы. Они могут вести огонь до 1 500 м.

Республиканские части как на фронте, так и при обороне тыловых объектов применяли различные типы зенитных пулеметов: приспособленные для зенитной стрельбы станковые пулеметы, современные сдвоенные (два пулемета в одной установке) и четверенные комплексные зенитные установки.

Такие зенитные установки могут уста-

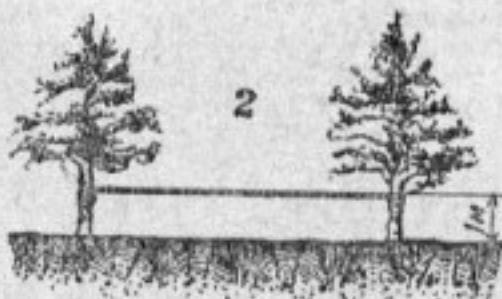
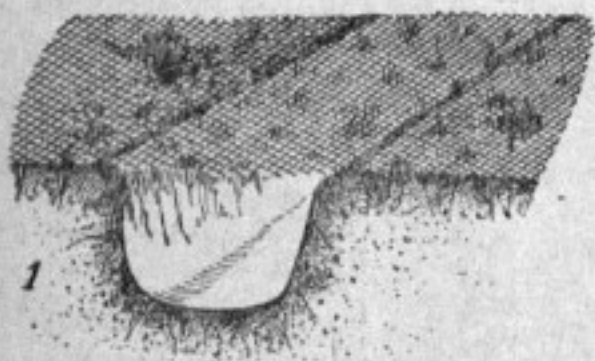


Рис. 4. Противотанковые препятствия

1 — ловушка для танков; 2 — препятствие из стального каната; 3 — завал на лесной дороге; 4 — иневание (спаливание леса с оставлением высоких пней)

навливаться на грузовых автомобилях и обеспечивать ПВО мотомеханизированных, пехотных и кавалерийских колонн на марше и при расположении их на месте.

Пассивными средствами ПВО называются такие, которые не наносят вреда воздушному противнику, но позволяют укрыть от него расположенные или движущие войска, а при обнаружении — уменьшить возможные потери.

К пассивным средствам относятся: 1) маскировка и применение к местности; 2) расщепление машин и подразделений (расчленение); 3) использование плохой видимости (ночь, пасмурная погода).

Расщепление состоит в том, чтобы не допустить скопления машин на небольшом участке. При расположении на месте, дистанция между машинами доводится до 50 м; при движении по сигналу «воздушная опасность», дистанции увеличиваются до 50—100 м. Машины, идущие в голове, развивают при этом максимальную скорость, а задние отстают (но не останавливают движения); таким образом колонна быстро вытягивается. При большой длине колонны дополнительно применяется расчленение, т. е. расхождение подразделений вправо и влево от дороги.

Плохая видимость служит лучшим прикрытием для передвижения мотомехвойск. Поэтому в боевой обстановке все их передвижения должны производиться по возможности с наступлением темноты.

В полевом уставе РККА (ПУ—36, § 261) сказано:

«Ночные действия войск являются обычными в современных условиях. Ночные передвижения войск и тылов позволяют скрыть намерения, командования и значительно уменьшить потери, особенно от авиации. Ночная темнота дает наибольшие возможности достижения внезапности. Смелые ночные действия дезорганизуют противника. Поэтому **войска должны быть воспитаны и натренированы для боевых действий и маршей ночью**».

Маскировкой называются приемы и средства, производимые с целью:

1) скрыть от противника свои действия, места сосредоточения машин и путей их движения;

2) ввести противника в заблуждение (устроить ложные сооружения (гаражи), проложить мнимые следы от машин и создать видимость движения мотомехчастей в ложном направлении).

Маскировка производится во всех случаях боевой работы всеми имеющимися средствами и подразделяется на естественную и искусственную.

Для естественной маскировки используют особенности местности (тени деревьев, домов) и подручные материалы (сучья, хворост и т. п.).

К искусственной маскировке относятся дымовые завесы (ДВ), защитное окрашивание, маскировочные сетки, ковры и пр.

Каждая машина имеет свой определенный контур (очертание). В целях маскировки надо стремиться изменить контур машины, сделать его трудно отличимым от местности. Для этого на стоянках машины накрывают брезентом, натянутым на распорках, чтобы получилась четырехугольная или другая фигура, непохожая на танк или автомобиль.

Все машины окрашиваются в защитный цвет: летом — зеленый, зимой — белый. Такой же краской защитного цвета должны быть покрыты все никелированные части, а фары закрыты брезентовыми или кожаными чехлами, так как блеск от фар и никелированных частей на солнце виден очень далеко. Ночью машины должны двигаться с потушенными или затемненными фарами, а задние сигнальные фонари должны иметь сверху защитные козырьки.

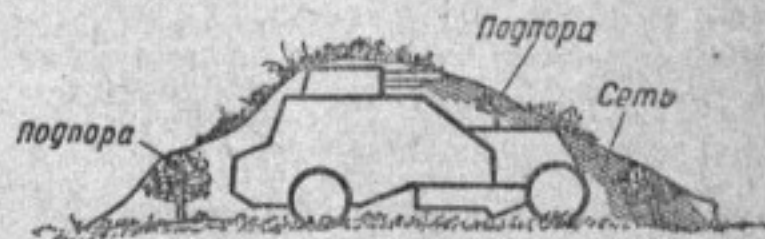


Рис. 5. Бронемашина, закрытая маскировочной сетью

Для маскировки машин на стоянках каждую из них располагают в точке, укрытой от воздушного и наземного наблюдения противника.

При выборе стоянки предварительно отыскивают место, позволяющее осуществить естественную маскировку (укрытие под деревьями, в тени домов и пр.) или имеющее вблизи материал для маскировки (солома, сено, сучья и пр.). Особенно тщательно должны быть закрыты стекла и блестящие части. Во многих случаях машины можно скрывать маскировочными сетями (рис. 5).

Маскировка при движении заключается в том, чтобы двигаться днем по лесным дорогам и придерживаться их теневой стороны.

Для оповещения войск о появлении самолетов противника устанавливаются специальные сигналы, заранее сообщаемые всему личному составу. Для своевременного обнаружения воздушного противника организуется служба ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи), состоящая из сети постов, установленных на всех направлениях.

Сигнал воздушной опасности принимается всеми бойцами. По этому сигналу изготавливаются все активные средства ПВО, производится расщепление машин (увеличение дистанций между машинами) и весь личный состав держит «наготове» средства противохимической защиты (противогазы, накидки).

Организации ПВО уделяется огромное внимание не только в войсках, но и в тылу. Сигналы «воздушной тревоги» устанавливаются для всего гражданского населения. По этому сигналу прекращается всякое движение в населенных пунктах, жители укрываются в специальных убежищах, подвалах и готовят средства противохимической защиты.

Специальные пожарные, дегазационные и санитарные команды должны быть заранее подготовлены для борьбы с последствиями воздушного налета.

Как армия, так и весь народ должны находиться всегда в состоянии мобилизационной готовности и уметь отразить нападение любого врага.

# ВОЕНИЗИРОВАННЫЙ АВТОПРОБЕГ

Комсомольская организация автошколы Мосавтобуса 29—30 сентября провела военизированный автопробег по маршруту Москва — Серпухов — Кашира — Москва протяжением 300 км.

В пробеге участвовало 14 автомашин под управлением курсантов. Из 20 водителей было 11 девушек-комсомолок.

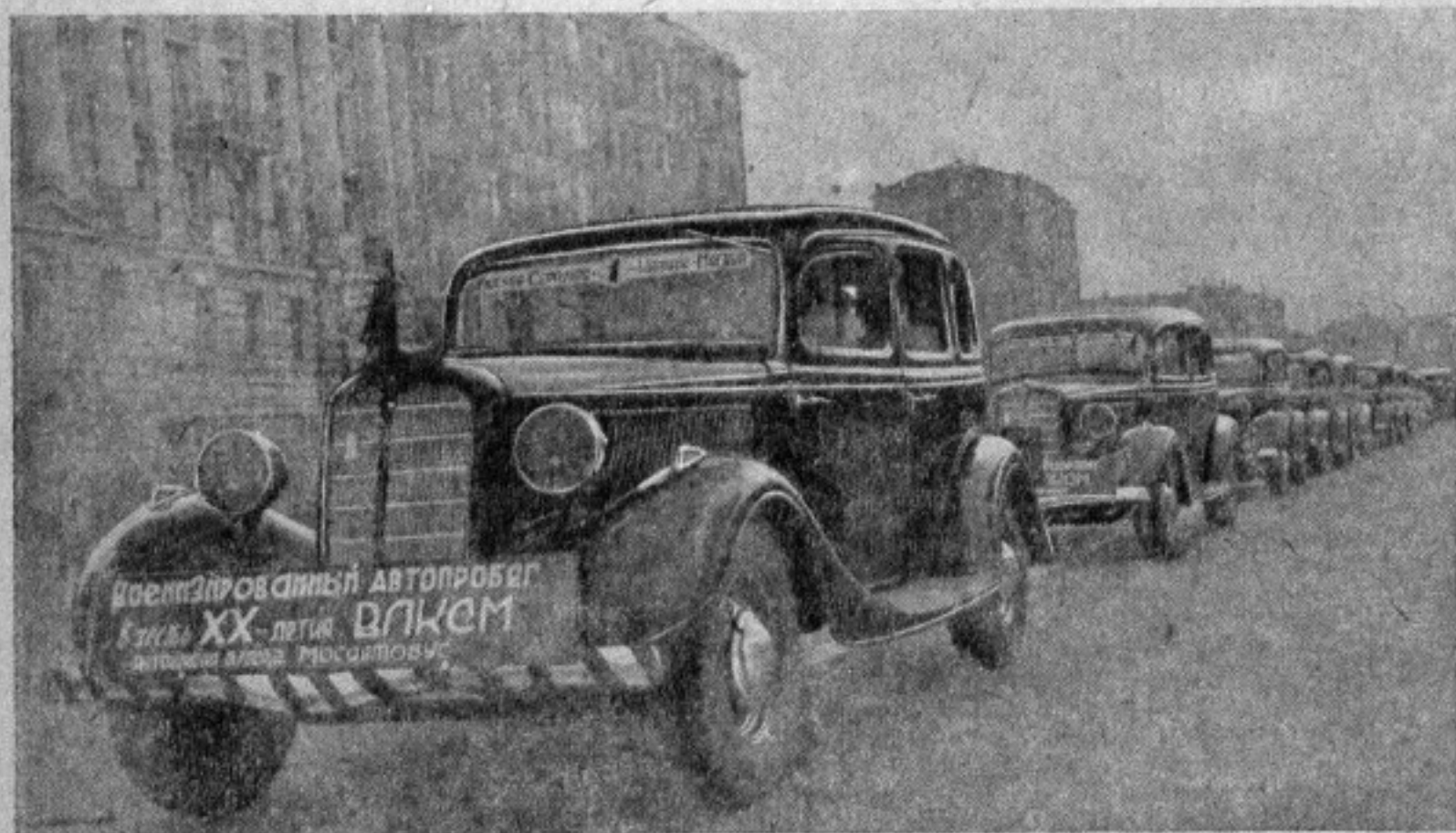
Участникам пробега пришлось преодолеть немало трудностей. 18 часов водители работали в противогазах. Машины двигались при слабом свете маскировочных огней. В пути автоколонне пришлось обходить «минированный» участок дороги, укрываться от самолетов противника.

Хорошие образцы работы в условиях военной обстановки показали курсанты-комсомольцы Соловьев, Лягина, Квитковская и другие.



Участники военизированного автопробега за разбором тактической задачи

Фото Н. Кубеева



Военизированный автопробег автошколы Мосавтобуса. На снимке — колонна машин на Крымской площади

Фото М. Розенбаума

# МОЛОДЕЖНЫЕ ПОДАРКИ РОДИНЕ

В обращении к молодежи Советского Союза комсомольцы московского автозавода им. Сталина писали:

«Пусть каждый молодой гражданин СССР в честь двадцатилетней годовщины подготовит и преподнесет подарок своей родине.

Этим подарком может быть новый стахановский успех у станка, новые первоклассные конструкции машин, новые произведения советского искусства, отличные оценки в учебе, рекордные урожаи, спортивные достижения, овладение военной специальностью и многое другое. Каждый такой подарок должен быть достоин славной годовщины».

Слова автозаводцев не разошлись с делом. Вместе со всей страной они встречают 20-летие ленинско-сталинского комсомола замечательными подарками матери-родине. В борьбу за красное переходящее знамя комитета ВЛКСМ включились цеха, цеховые, корпуса, бригады.

Третий корпус кузничи целиком молодежный. Руководит им молодой стахановец т. Островушкин. Участвуя в соревновании, корпус регулярно выполняет производственную программу на 130%. Стахановец этого корпуса П. С. Романов штампует ежедневно 2880 шатунов при норме 1560.

Прекрасных результатов добилась Паша Воробьева. Работая наладчицей в механосборочном цехе № 2, она регулярно дает по две нормы на 6 токарных станках. Воробьева занесена на доску почета имени 20-летия ВЛКСМ.

Молодые инженеры Пухалия, Пульманов и Кременецкий досрочно закончили проект и приступили к изготовлению рабочих чертежей спортивно-скоростного автомобиля.

Якунин Н., учащийся школы ФЗУ автозавода, обязался в подарок 20-летию ВЛКСМ сдать испытания и поступить в Автомеханический техникум. Свое слово Якунин

сдержал — он зачислен студентом 1-го курса техникума.

Досрочно закончил программу III квартала механосборочный цех № 3, которым руководит депутат Верховного Совета РСФСР Зинаида Тихоновна Федорова.

Готовясь к славному юбилею, комсомольцы завода широко развернули оборонную работу. Комсомолка-инструктор Нюра Беликова подготовила 30 значкистов ПВХО и сейчас готовит еще одну группу. Дудонец обучил меткой стрельбе 50 молодых рабочих завода. Комсомолец Савельев (инструментальный цех) руководил кружком ПВХО. 140 кружковцев успешно сдали нормы. Под руководством рабочего цеха сборки и испытания автомобилей-инструктора Пролетарского аэроклуба Кленова 8 чел. без отрыва от производства овладели искусством вождения самолета на «хорошо» и «отлично». Сейчас т. Кленов готовит вторую группу пилотов-рабочих автозавода.

В дни боев в районе озера Хасан комсомольцы кузовного цеха (комсорг т. Прохоров) все, как одни, вступили в ряды Осоавиахима. 50 чел. сдали нормы ПВХО и ГСО, 20 чел. получили значки «Ворошиловский стрелок». В подарок 20-летию ВЛКСМ цех выпустил пять легковых автомобилей ЗИС-101 сверх плана.

В цехе сборки комсомолец Сальников организовал кружок пулеметчиков-мотопиклестов. Такой же кружок создан при заводском автомеханическом техникуме.

Комитет ВЛКСМ завода получил 50 путевок для поездки по местам революционной деятельности товарища Сталина. Маршрут поездки: Баку — Тбилиси — Гори — Батуми. Этими путевками будут премиярованы молодые стахановцы и ударники оборонной работы, подготовившие лучшие подарки матери-родине.

Я. Фарфель

## КОМСОМОЛЬЦЫ-ШОФЕРЫ

### *первого автобусного парка*

Комсомольцу Василию Рыбакову всего 21 год. В его жизни не было никаких особенных событий, его биография проста, она похожа на биографию сотен и тысяч таких же, как он, юношей нашей страны.

С раннего детства Рыбакова тянуло к машинам. Пятнадцати лет, окончив в г. Ковельске, недалеко от своего родного села Клоксы, школу-семилетку, Василий послал заявление в Калужский автодорожный техникум. Но его документы пришли в техникум поздно, прием уже закончился.

В 1933 г. Рыбаков приехал в Москву. В те дни многие улицы столицы были изрыты глубокими траншеями, во дворах и на площадях, запыленных бетонной пылью, высилась надземные сооружения шахт. Москва строила первую очередь метрополитена.

16-летний Рыбаков пришел работать на строительство подземных дорог. На 4-й дистанции в Сокольниках он был землекопом, бетонщиком, затем в составе ударной молодежной бригады работал «на поверхности», как говорили метростроители.

Снова овладела им тяга к машине. В школу шоферов не приняли, — сказали: молод. Пришлось идти на курсы трактористов. Василий учился на курсах без отрыва от производства и все испытания выдержал на «отлично». А когда пришел за правами на управление трактором, то комиссия, проверив документы, отказала в выдаче прав — опять оказался молод.

Начальник колонны 4-й дистанции строительства, встретив однажды опечаленного парня, сказал ему:

— Ведь вот какая неудача! И ведь хорошо знаешь машину, лучше любого взрослого. Ну ладно! Дам тебе трактор — води.

Так целых полгода Рыбаков и проездил на тракторе, да еще считался на дистанции одним из лучших водителей Фордсонов.

Первая очередь метрополитена вскоре была построена и Рыбаков уехал в Павинино к брату, поступил слесарем в гараж одной из подмосковных новостроек. Здесь с помощью заведующего гаражом он изучил машину, а когда на стройке открылась школа шоферов, Василий одним из первых сел за парту.

Наконец-то Рыбаков за рулем автомобиля! Но этого для Василия было мало, он решил стать не просто шофером, а шофером высокой квалификации. И лишь только набралось два года стажа, необходимых по закону для поступления в школу повышенной квалификации, Рыбаков не теряя ни одного дня, пришел в Хорошевскую школу Мосавтотранса. По окончании ее, зимой 1937 г. он получил права шофера II класса и направление в 1-й автобусный парк столицы.

В парке он подал заявление о приеме в комсомол.

Когда комсомольская организация парка обязалась подготовить из своей среды группу летчиков, Рыбаков снова потянулся к учебе, к овладению новыми знаниями. Он пришел в летную школу аэроклуба Дзержинского райсовета Осавнахима в феврале 1938 г., когда очередная группа курсантов, начавшая заниматься с сентября прошлого года, уже прошла половину программы. Но Рыбаков не смутился, он любил книги, умел учиться упорно. Он заявил в комитете комсомола парка, что догонит группу, сравняется с ней и к 20-й годовщине комсомола вместе со всей группой сдаст экзамен на «отлично».

Василий переписал у товарищей конспекты по всем предметам, купил книг и засел за изучение сложнейшего летного искусства. Свое слово он сдержал. Без отрыва от производства он прошел весь курс за два месяца и вместе со своей группой сдал теорию на 4½ при пятибалльной системе.

Теоретическую учебу сменила практика в лагерной обстановке. Ежедневно после работы, приведя свой автобус в парк, Рыбаков отправлялся на летное поле аэроклуба для учебных полетов. Недавно он сдал на «отлично» летную практику, «отработал», как говорят учлеты, все фигуры высшего пилотажа, допускаемые на учебных самолетах.

Свое искусство вождения самолета Рыбаков продемонстрировал перед своим отцом и младшим братом. С радостным и гордым чувством он поднял их в воздух...

Комиссия, принимавшая зачеты у учлетов аэроклуба, тщательно проверив знания молодого летчика, предложила Рыбакову поступить в школу истребительной авиации. С восторгом принял комсомолец Рыбаков это предложение.

Сейчас Рыбаков водит автобус по улицам столицы. Он водит его отлично, в парке за ним прочно установилась репутация дисциплинированного и высококвалифицированного шофера-стахановца. Василий ждет из школы истребительной авиации повестки явиться на учебу. Он готов в любую минуту

сменить руль автобуса на рычаги управления прекрасных советских истребительных самолетов, чтобы по первому сигналу ринуться в бой с авиацией противника.

До призыва в Красную Армию Василий Крупенников пять лет работал слесарем в автобазе Наркомсовхозов. И как слесаря, умеющего разбираться в машинах, Крупенникова направили в танковую школу.

Незадолго до маневров 1936 г. в танковую школу, где учился Василий, пришел командир бригады. Он сказал курсантам, что часть испытывает недостаток в шоферах и поставил перед ними задачу — в кратчайший срок изучить автомобиль и овладеть искусством его вождения.

Крупенников день и ночь сидел за книгами, возился с автомобильным двигателем и к маневрам сдал экзамен на права шофера III класса. Так он с честью выполнил боевой приказ командира и одновременно получил квалификацию. В танковой школе Крупенников вступил в ряды ВЛКСМ.

В долгосрочный отпуск из рядов Красной Армии Василий Крупенников был уволен со званием командира танка. Он пришел в 1-й автобусный парк, но, как имеющий права шофера III класса, не мог быть допущен к самостоятельному вождению автобуса. Крупенников не смутился; днем он «гонял», как здесь говорят, автобусы по манежу, а вечерами учился в Хорошевской школе шоферов Мосавтотранса. Полгода назад он выдержал экзамен и получил права шофера II класса.

В 1-м автобусном парке комсомольца Крупенникова знают, как одного из лучших шоферов. Ежемесячно он получает премию за экономию горючего, всегда четко выполняет свой график.

Крупенников сдал нормы на значки «Ворошиловский стрелок» и ГТО, он активный член Осоавнахима.

— В любой час, — говорит Василий Крупенников, — я готов принять командование танком и с честью повести его в бой.

Если надо будет, то для почетного дела защиты родины комсомолец Крупенников сумеет использовать и свою гражданскую специальность шофера.

Федору Журавлеву 27 лет и у него пять специальностей: тракториста, комбайнера, вальцовщика, слесаря и шофера. Две первые он приобрел в своем родном мордовском селе Малая Сурметь Оренбургской области.

Когда его колхозу потребовались водители тракторов, Журавлев приехал с Уральского завода «Мицяр», где работал вальцовщиком, поступил на курсы трактористов и по окончании их два года вспахивал на тракторе колхозные поля.

Колхозу понадобились комбайнеры. Журавлев поехал в г. Бугуруслан овладеть искусством управления комбайном и к началу уборки вернулся подготовленным. Но на комбайне Журавлеву пришлось проработать всего один сезон, — в 1933 г. его призвали в ряды Красной Армии.

Федор Журавлев служил в войсках НКВД

и здесь же вступил в ряды ВЛКСМ. По окончании срока службы он с группой комсомольцев был направлен в охрану строительства канала Москва — Волга. За отличное несение службы, за дисциплинированность Журавлев получил от строительства канала значок «МВС».

Год назад Журавлев пришел в 1-й автобусный парк. Здесь он получил четвертую специальность — слесаря, а через месяц сел за парту в школе шоферов Мосавтотранса. В списке специальностей Журавлева прибавилась еще одна — пятая специальность — шофера. Одновременно в жизни Журавлева

произошло большое событие — его приняли кандидатом в члены ВКП(б).

Сейчас у Журавлева права шофера III класса. Он работает на грузовой машине.

— Я жду, — говорит Журавлев, — когда наберется два года стажа практической работы с тем, чтобы снова сесть за учебу и добиваться прав шофера II класса.

Эту пятую свою специальность — шофера Журавлев решил сделать основной. Он хочет отлично водить советские автобусы по улицам прекрасной столицы Советского Союза.

Дм. Вольф

## ЗАМЕНА ЧЛЕНСКИХ БИЛЕТОВ ОСОАВИАХИМА

Среди осоавиахимовских организаций Краснопресненского района Москвы первичная организация 2-й автобазы Мосавтотреста долгое время занимала одно из последних мест.

На автобазе был совет Осоавиахима, было 150 членов общества. Но совет бездействовал, никаких оборонных кружков не создавал, актива не было, члены общества не вовлекались ни в какую практическую работу, большинство из них даже не платило членских взносов. Партком, рабочем, комитет комсомола и дирекция автобазы стояли в стороне от работы Осоавиахима.

Обмен членских билетов внес перелом в жизнь осоавиахимовской организации автобазы.

В начале августа совет Осоавиахима совместно с комитетом комсомола составили план проведения замены членских билетов. В помощь совету Осоавиахима комитет ВЛКСМ выделил 8 комсомольцев. Вопросам развертывания массовой оборонной работы были посвящены открытое партийно-комсомольское собрание и беседы по пехам и автоколоннам.

Совет Осоавиахима решил закончить замену билетов к началу сентября. В отдельных цехах, где этим делом руководили комсомольцы Антюнина, Терневский и другие, обмен был закончен к 15 августа, а 15 сентября зам. председателя совета Осоавиахима автобазы т. Норкин смог доложить в райсовете общества о том, что обмен билетов на автобазе закончен полностью.

На автобазе в период обмена членских билетов был организован стрелковый кружок и 10 чел. уже сдали нормы на значок «Ворошиловского стрелка», 5 чел. подготовились к сдаче норм и 6 чел. ежедневно занимаются в тире.

Осоавиахимовцы решили также организовать кружок по изучению пулеметного дела; имеется инструктор, приобретена материальная часть и идет комплектование кружка.

С прошлого года без пользы стоял в гараже приобретенный автобазой мотоцикл. Теперь осоавиахимовцы вспомнили о нем и организовали мотоциклетный кружок. 8 чел. уже прошли теорию и практику вождения мотоцикла и готовы к сдаче экзаменов на получение прав. В ближайшие дни начнет работать новый кружок мотоциклистов в 20 чел.

Совет Осоавиахима наметил провести ряд лекций на оборонные темы, привлечь квали-

фицированных лекторов и организовать общественный просмотр оборонных кинофильмов.

В период обмена билетов на автобазе выявился новый общественный оборонный актив. Организация выросла на 43 члена и насчитывает теперь в своих рядах около 80 чел. Но это очень немного, если учесть, что на автобазе работает 1300 чел.

Совет Осоавиахима должен закрепить перелом, достигнутый в период обмена членских билетов, шире развернуть массовую оборонную работу.



В Одесской области были проведены санитарно-химические соревнования команд Красного креста.

На снимке — комсомольская санитарно-химическая команда, участвовавшая в соревнованиях и показавшая отличные результаты. В первом ряду: слева направо — капитан команды Валентина Гиммельткчица, Александра Овдаренко — ткачиха; во втором ряду — Анна Марейчева — швея, Зинаида Милостова — швея и Вера Чумаченко

Фото Ф. Погорелко

# МАСТЕР-ВОДИТЕЛЬ — ВЫСОКОЕ ЗВАНИЕ

Ник. ВИКТОРОВ

В 1936 г. по предложению группы водителей стахановцев 2-й автобазы Метрострой, ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда установил для лучших шоферов звание «мастера-водителя автомашин».

Звание это присваивается шоферам не ниже 2-го класса, со стажем не менее 5 лет.

Мастером-водителем может быть тот, кто не имеет аварий и нарушения уличной дисциплины, кто систематически перевыполняет нормы выработки и технические нормы межремонтного пробега, экономит горючее и резину.

Высокого звания мастера достоин такой шофер, который отлично владеет техникой, постоянно повышает свой технический, культурный и политический уровень и передает свой опыт молодым водителям. Он обязан подтягивать весь коллектив и добиваться широкого применения стахановских методов в своем автохозяйстве.



Колхоз им. Северо-Кавказского округа (Целинский район, Ростовской области) имеет автобус, мотоцикл, хороший клуб и строит новые дома для колхозников.

На снимке — председатель колхоза т. Середа (справа) и бригадир лучшей тракторной бригады т. Володин

Фото Братолобова

Мастер-водитель по утвержденному положению пользуется рядом льгот. Труд его оплачивается на 20% выше, чем труд шофера его класса. Ему предоставляется дополнительный 15-дневный отпуск. Кроме того он получает в первую очередь путевки на лечение и отдых в санаториях и курорты; проезд туда и обратно ему оплачивает предприятие.

Прошло 2 года, со дня утверждения «Положения о мастере-водителе автомашин». В 1938 г. по постановлению Московского областного комитета профсоюза шоферов, это высокое звание присвоено 30 водителям.

В Москве и Московской области имеется около 100 тыс. шоферов. Неужели среди этой большой армии работников автотранспорта нашлось так мало людей, достойных звания мастера? Нет, таких людей значительно больше, но все дело в том, что руководители автохозяйств не всегда дают согласие на присвоение этого звания лучшим водителям. Вызвано это нелепой боязнью дополнительных расходов, связанных с льготами, которые предоставляются мастеру.

В том, что у нас еще мало мастеров-водителей виноваты также обком и ЦК союза шоферов. Они чрезвычайно мало занимаются этим вопросом. Во многих автохозяйствах даже не знают, что существует «Положение о мастере-водителе». А в тех гаражах, где имеются мастера, никто им не помогает, никто ими не интересуется. Они предоставлены самим себе. Обком не нашел возможным хотя бы раз созвать общемосковское совещание мастеров, чтобы узнать, как они работают, как им помогают руководители автохозяйств, партийные и профсоюзные организации. В обкоме и в ЦК союза шоферов нельзя даже найти сведений о количестве мастеров-водителей, получивших это звание в 1936 и 1937 гг.

«Положение о мастере-водителе» утверждено 2 года назад, но оно применяется, и то не в полной мере, только в Москве и Московской области. Оказывается, на шоферов других городов это «Положение» не распространяется. В ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда столь странное явление объясняют так:

— Мы еще не утвердили нагрудный знак для мастера. Как только он будет утвержден, мы начнем применять «Положение о мастере-водителе» по всему Союзу.

Ответ, достойный удивления!

В течение 2 лет ЦК союза никак не удосужится утвердить нагрудный знак и из-за этого губит хорошее начинание.

Тысячи водителей нашего автотранспорта показывают образцы технической подготовки, безаварийной стахановской работы и многие из них заслуживают звания мастера-водителя автомашин.

Задача руководителей автопредприятий, рабочих комитетов, обкомов и ЦК союза шоферов — выдвинуть достойные кандидатуры и присвоить лучшим людям автотранспорта высокое звание мастера.



Шофер — стахановец свеклосовхоза «Тракторист» т. Богачев в несколько раз перевыполняет норму вывозки свеклы. На снимке — т. Богачев получает наряд от бригадира Корытного

Фото В. Славинского

## ЗА МАССОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО АВТОПРИЦЕПОВ

Н. АЛЕКСАНДРОВ

Применение автогрузопоездов, состоящих из буксирующей автомашины или автотягача и одного или нескольких автоприцепов, значительно повышает эксплуатационные показатели работы автомобильного транспорта.

Автотягачи с прицепами дают большую экономию в расходовании горючего на тоннокилометр особенно при грузоперевозках на короткие расстояния, и совершенно исключают простои под погрузкой или разгрузкой.

Эксплуатация тягача с одним прицепом, по данным иностранной литературы, снижает стоимость перевозок на 1 тоннокилометр на 10%, а применение вместо одного пятитонного автомобиля двух автоприцепов с тягачом уменьшает стоимость перевозок на 50%.

Применение автомашины с прицепами увеличивает их грузоподъемность на 100 и даже 200%, в то время как эксплуатационные расходы такого автопоезда возрастают (главным образом за счет горючего) только на 20—40%.

Но этим не исчерпывается значение автоприцепов. Весьма важно и то, что производство автоприцепов значительно проще производства автомобилей, требует меньшего расхода металла, менее сложного оборудования и т. д. Кроме того установка специальных кузовов и специального оборудования нигде

не находит такого широкого применения, как на автоприцепах. Это вполне понятно: стоимость специальных прицепов значительно ниже стоимости специальных автомобилей.

В США в 1928 г. насчитывалось около 84 тыс. автоприцепов, а в 1937 г. их было уже 933 тыс. при парке грузовых автомобилей в 4123 тыс. штук. Таким образом на каждые 100 грузовых автомашин там приходилось 22—23 автоприцепа. Если из общего автопарка США выделить машины грузоподъемностью свыше 1,5 т, то окажется, что на каждые 100 таких машин приходится 41 прицеп. Во Франции в 1935 г. было 500 тыс. грузовиков и около 65 тыс. автоприцепов (13%).

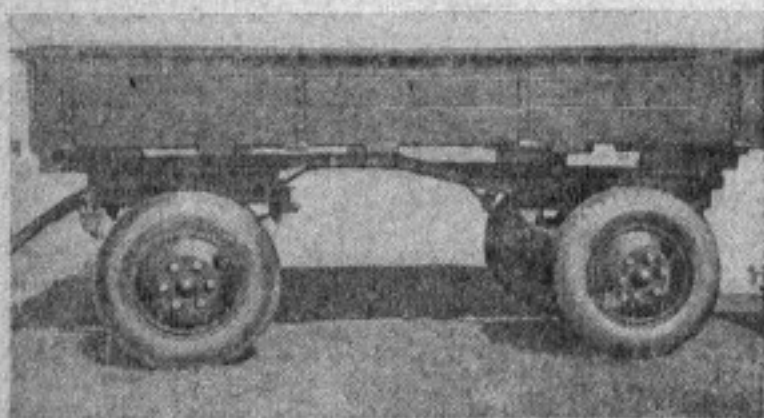
\* \* \*

Идея применения автомобильных поездов зародилась одновременно с появлением первых образцов автомобилей и впервые была осуществлена с паровыми автомобилями во французской армии 1869 г.

Однако до 1910—1914 гг., т. е. до периода наиболее интенсивной подготовки к империалистической войне, автомобильные поезда не имели широкого применения.

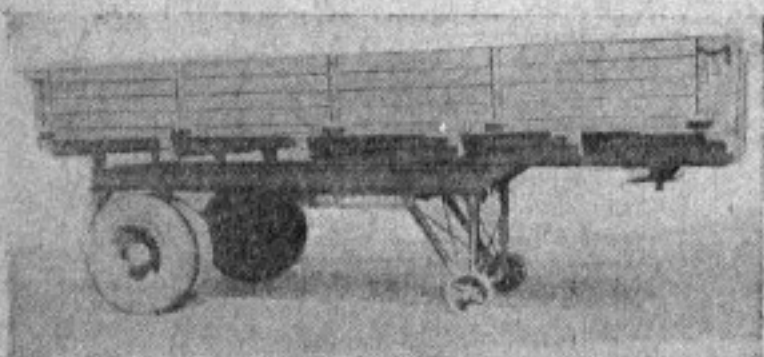


Война дала основной толчок развитию и практическому использованию автопоездов. Во время войны, когда особенно остро выявилась ценность автотранспорта для переброски войск и снаряжения, в России работало довольно значительное количество автомобилей и свыше 500 прицепов.



Двухосный автоприцеп с нормальной платформой грузоподъемностью до 3 т

В дореволюционной России производства автоприцепов не было. Первые попытки начать производство автоприцепов в СССР относятся к 1932 г. Автозавод им. Сталина выпустил тягач АМО-7, НАТИ начал проектировать седельные прицепы. Но отсутствие еди-



Седельный прицеп к автотягачу с нормальной платформой грузоподъемностью до 6 т

ного руководства этим производством привело к кустарничеству. Выпуском прицепов занялись различные ремонтные мастерские и случайные заводы. Проектирование прицепов велось халтурно. Достаточно указать, что прицепы, предназначенные для одного и того же автомобиля, выпускались разными предприятиями, с различными размерами колес, базы и т. д.

Такое положение было отчасти вызвано отсутствием серьезного спроса на прицепы со стороны автохозяйств, так как вредители — «предельщики» на автомобильном транспорте распространяли вздорные утверждения, что наши основные типы автомобилей являются плохими тяговыми средствами для прицепного транспорта.

Вред идеи применения автоприцепов нанесли и некоторые «яркие» сторонники прицепов, применявшие их везде и всюду — на плохих дорогах, на дорогах с длительными подъемами, а главное, со случайными, а не специально выделенными, тяговыми автомобилями<sup>1</sup>. В результате такой неправильной эксплуатации наблюдались случаи преждевременного износа тяговых автомашин.

С другой стороны, автоприцепы, особенно одноосные, использовались с автомобилями не соответствующей грузоподъемности. Часто и сейчас можно наблюдать эксплуатацию полутракторной одноосной прицепки с трехтонной машиной ЗИС-5. При таком сочетании происходит или недогруз машины и неэффективное ее использование, или перегруз прицепа, приводящий к поломкам и преждевременному его износу.

Все это мешало широкой популяризации идеи автопоездов и сводило на-нет экономический эффект эксплуатации автоприцепов.

\* \* \*

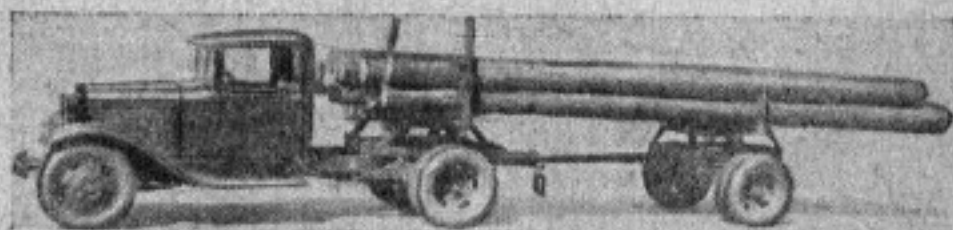
Серьезный перелом в организации производства автоприцепов наступил после возвращения из заграничной командировки комиссии под руководством т. Н. А. Булганина, которая поставила этот вопрос перед Совнаркомом СССР.

В постановлении от 21 января 1937 г. СНК СССР предложил заводам Наркомтяжа (ныне Наркоммаша), Наркомвнудела, Наркомлеса и Наркомместпрома РСФСР выпустить 27 тыс. двухосных и одноосных автоприцепов и седельных прицепов, снабженных кузовами — самосвалами, фургонами, цистернами и т. п. и 1 тыс. седельных тягачей на базе автомобилей ЗИС-5.

Однако задержка в выполнении рабочих чертежей, отсутствие необходимых автодеталей привели в 1937 г. к срыву не только массового выпуска новых типов автоприцепов, но даже изготовления экспериментальных образцов. В 1937 г. Наркоммаш сорвал также производство автотягачей. Нет сомнения, что к этому делу приложили руку враги народа.

В текущем году положение с выпуском новых типов прицепов и автотягачей также далеко неблагоприятно. Несмотря на то, что производство автотягачей уже подготовлено,

<sup>1</sup> Тяговые автомобили, постоянно работающие с прицепами, должны иметь увеличенное передаточное отношение главной передачи.



Грузовой автомобиль с одноосным прицепом грузоподъемностью до 3 т на перевозке леса

выпуск их по непонятным причинам до сих пор задерживается.

Экспериментальные образцы нескольких новых типов автоприцепов, изготовленные заводами в конце 1937 г. и в начале 1938 г. еще не проверены на государственных испытаниях и не утверждены к производству.

Некоторые заводы Наркомвнудела и Наркомместпрома РСФСР подготовили производство новых типов автоприцепов, но к выпуску их приступить не могут, так как попрежнему остается нерешенным вопрос о снабжении автодеталей и нормалей.

После восьмимесячного сопротивления Наркоммаш и Глававтопром, под давлением заинтересованных организаций, предусмотрели в плане третьего квартала производство этих деталей, но ничего реального еще не сделали.

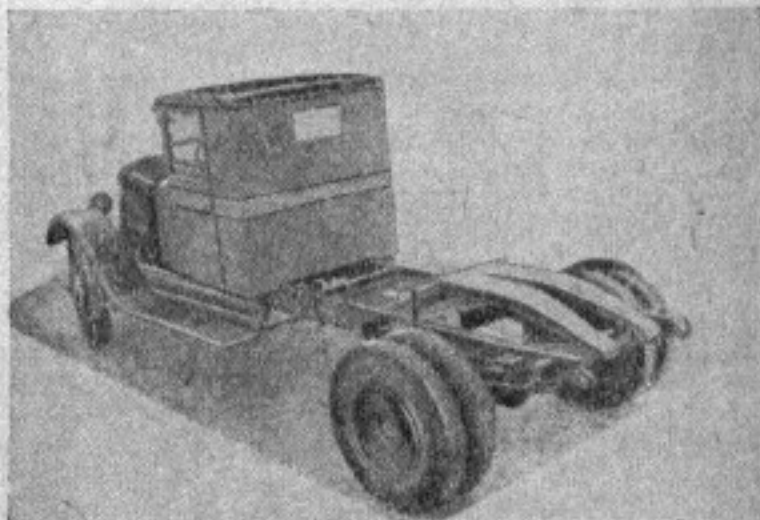
Даже такие части, как автоколеса, для выпуска которых Глававтопром располагает огромными возможностями, отгружаются с большими перебоями и в явно недостаточном количестве. За истекшее полугодие план отгрузки колес ГАЗ-АА для производства автоприцепов выполнен на 87,5%, а колес ЗИС-5 — только на 53,6%. Такое снабжение привело к приостановке выпуска прицепов даже старых конструкций. В результате за 6 месяцев годовой план производства автоприцепов выполнен только на 38%.

Безответственно отнесясь к освоению новых типов автоприцепов и Наркомлес. Лесосудомашстрой до сих пор не потрудился изготовить даже опытных образцов. Это тем более недопустимо, что одноосные прицепы новых конструкций, которые должны были выпускать заводы Наркомлеса, не требуют специальных автодеталей.

Необходимо решительно преодолеть все препятствия, стоящие на пути развития массового производства автоприцепов, имеющих огромное народнохозяйственное и оборонное значение.

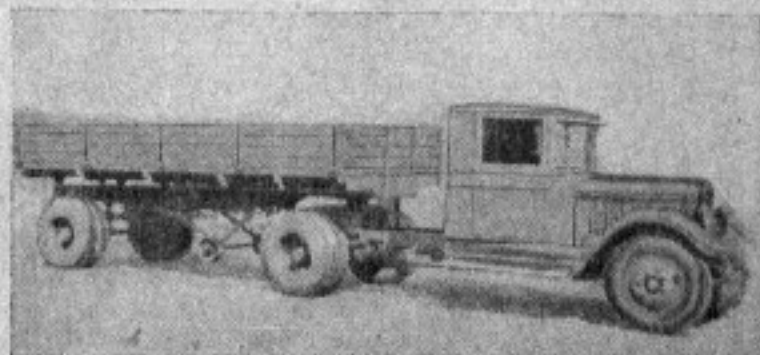
Разработанные Наркоммашем конструкции по количеству типов и по качеству далеко не удовлетворяют всем требованиям народного хозяйства применительно к разнообразным условиям эксплуатации. По существу до сих пор нет автоприцепов к грузовой машине ГАЗ-АА. Конструкции их разработаны НАТИ, но Наркоммаш не потрудился утвердить их и организовать производство опытных образцов.

Руководить разработкой технических условий, созданием новых типов и конструкций автоприцепов, проведением их испытаний, а также утверждать конструкции к производст-



Автотягач со сцепным устройством (салазки) на заднем мосту для седельного прицепа

ву, по нашему мнению, должен Наркоммаш, располагающий необходимой для этого научно-технической базой.

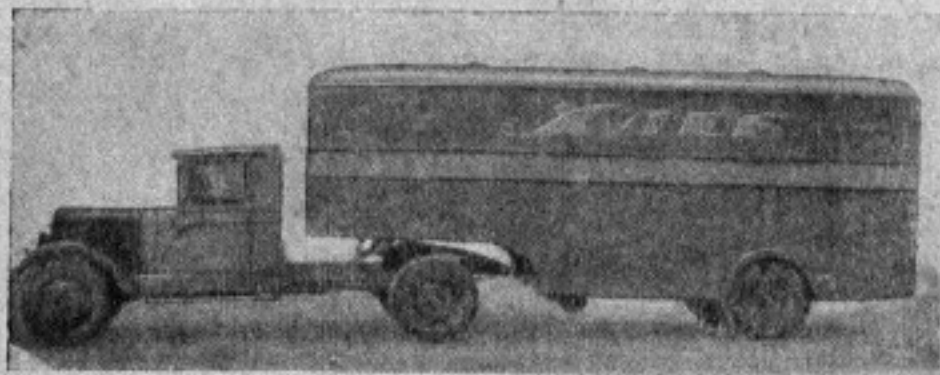


Автотягач с прицепом на опорных роликах (нормальный кузов) грузоподъемностью до 6 т

Все наркоматы, занимающиеся производством автоприцепов, обязаны установить строжайший контроль за внедрением в производство утвержденных и проверенных конструкций и за соблюдением технических условий.

1939 год должен стать годом развертывания массового производства унифицированных автоприцепов, с тем чтобы в течение третьего пятилетия создать парк автоприцепов, составляющий не менее 25% парка грузовых машин.

Массовое производство автоприцепов возможно только при широком кооперировании с автопромышленностью, обязанной снабжать прицепы необходимым количеством автодеталей и нормалей. Вот почему необходимо, чтобы Наркоммаш уделил особое внимание соответствующему развитию производства автодеталей и нормалей для прицепов.



Автотягач с прицепом на опорных роликах (кузов — хлебный фургон) грузоподъемностью до 6 т

# РЕШИТЕЛЬНО УЛУЧШИТЬ

## шиноремонтное дело

А. РАЙХБЕРГ

Огромное и непрерывно растущее автомобильное хозяйство страны нуждается в большом количестве шин, которые выпускаются еще в недостаточном количестве и низкого качества. Даже при стахановской эксплуатации машин покрышки Главрезины, как правило, служат не более 17 000 — 18 000 км. Этот наилучший показатель не выдерживает никакого сравнения со сроками службы некоторых зарубежных автомашин.

Крайняя нужда в шинах усугубляется еще отсутствием правильно организованного профилактического и капитального ремонта авторезины. Хищническая эксплуатация автомобильной резины приводит к простоям части автопарка.

подавляющее большинство покрышек, поступающих в ремонтные мастерские, требуют ремонта 8—9 категорий; нередко разрушенне затрагивает не только протектор, но и значительную часть каркаса. Восстановление такой покрышки невозможно — срок ее службы после ремонта определяется буквально километрами, а стоимость ремонта значительно превышает стоимость новой покрышки.

Есть ли у нас шиноремонтные мастерские? Есть. Кроме более или менее крупных мастерских, входивших в систему шиноремонтной конторы Главрезины и мастерских Ленсовета, Моссовета и т. д., довольно широкую сеть шиноремонтных точек имеет ряд наркоматов. Так, у Наркомсовхозов насчитывается около 800 мелких мастерских, в Наркомземе более 1 000 мастерских и т. д. Но беда в том, что никто, в том числе и сами наркоматы, не знают точно, где и сколько у них мастерских, как они оборудованы, какова их производительность, в каком количестве сырья (починочных материалов) они нуждаются, кого они обслуживают.

Отсутствие единого технического руководства и единого планирующего органа привело к тому, что во многих автохозяйствах начали стихийно возникать мелкие мастерские, оборудованные, главным образом, несовершенными аппаратами У-6-2 (типа Флеминг) для легкого ремонта. Эти мастерские в большинстве своем не располагают квалифицированными кадрами, не снабжаются в должной мере починочными материалами и нередко в результате проводимого ими «ремонта» авторезина приходит в еще большую негодность.

Даже крупные мастерские, находившиеся в ведении шиноремонтной конторы, оборудованы плохо. Примитивная аппаратура, обилие ручных процессов делают ремонт трудоемким и дорогим. Почти все 18 действующих мастерских требуют серьезной реконструкции. Часть из них нуждается в новых, приспособленных для этой работы, помещениях (Смоленск, Баку, Иваново, Горький), другая часть требует расширения и проведения санитарно-технических работ (Саратов, Ташкент, Ярославль, Воронеж, Ленинград и др.).

Таким образом существующая ремонтная база представляет собой, с одной стороны, обилие мелких гаражных мастерских без необходимой квалифицированной силы, без правильного технического руководства, а с другой стороны — сеть мастерских Главрезины, запущенных, дезорганизованных вредительским руководством, орудовавшим в системе главка.

Пользуясь тяжелым положением автохозяйств, особенно небольших, отдаленных от крупных центров — шиноремонтным делом занялись темные дельцы, подозрительные «кустари-одиночки», любители легкой наживы. В г. Куйбышеве один частник организовал шиноремонт на дому. Он вулканизирует резину на двух электроплитках, пользуясь в качестве починочного материала негодной клеевой резиной, скупаемой у резинщиков. Деляги из одесской промкооперации дерут по 128 руб. за ремонт 3-й категории одной покрышки, тогда как стоимость капитального ремонта по прейскуранту не превышает 35—40 руб.

Учитывая огромное народнохозяйственное значение правильной организации шиноремонтного дела, Экономсовет при Совнаркомом СССР дважды в этом году обсуждал вопрос о ремонте авторезины и вынес два постановления — № 501 от 13 июля и № 528 от 23 июля. Экономсовет разрешил Наркомтяжпрому реорганизовать шиноремонтную контору во Всесоюзный шиноремонтный трест, возложив на этот трест техническое руководство шиноремонтным делом по всему Союзу, снабжение сырьем, оборудованием и материалами шиноремонтных мастерских всех организаций и ведомств.

Для расширения сети крупных шиноремонтных мастерских Экономсовет постановил утвердить намеченную Наркомтяжпромом (Главрезиной) на 1938 г. организацию новых 13 шиноремонтных мастерских в следующих городах: Сталинграде, Казани, Фрунзе, Одессе, Георгиевске, Иркутске, Омске, Владивостоке, Хабаровске, Архангельске, Свердловске, Алма-Ата и Днепропетровске мощностью 50 автопокрышек в смену.

К концу этого года шиноремонтный трест сумеет пустить в эксплуатацию большую часть мастерских в городах, указанных в постановлении Экономсовета. Для этого в распоряжении треста имеется все необходимое: средства, помещения, оборудование.

Но пуск этих мастерских еще не удовлетворяет нужд автотранспорта. Достаточно сказать, что с пуском 30 новых мастерских (13 в 1938 г. и 17 — в 1939 г.) — все 48 предприятий (после реконструкции 18 мастерских, действующих в настоящее время) сумеют обеспечить ремонт лишь 40—45% покрышек, нуждающихся в капитальном ремонте.

Отсюда ясно, что трест должен срочно привести в порядок все шиноремонтное хозяй-

ство, распыленное по наркоматам и отдельным предприятиям. Однако он до сих пор еще не возглавил технического руководства шиноремонтным делом по Союзу, не занялся по-деловому вопросами снабжения сырьем всех мастерских, не разрешил проблемы обеспечения их необходимыми материалами и оборудованием.

В тресте составляют технические инструкции и правила — это дело нужное, важное, но в то же время в тресте не знают, для кого, конкретно, эти инструкции пишутся, не знают, где и сколько мастерских и в чем они нуждаются.

В тресте ждут сведений от ведомств и наркоматов.

Но ведь осуществлять техническое руководство, основываясь на бумажных сведениях ряда организаций, — бюрократическая затея. Трест должен организовать свои представительства на местах, выяснить состояние сети ремонтных мастерских, изучить их нужды, составить генеральный план рационального использования всего ремонтного хозяйства и т. д. Трест не сделал этого и, видимо, не собирается делать, нарушая тем самым прямую директиву Экономсовета.

Главрезина не занялась еще по-настоящему вопросами ремонта резины, иначе проблема снабжения автотранспорта починочным материалом (прослойной, протекторной, клеевой резиной, кордом, чефером и др.) была бы давно разрешена. Неужели Главрезина не заинтересована в увеличении пробега шин на 20—25% путем организации их ремонта?

Трест тщетно старается найти производственно-эксплуатационную базу для изготовления оборудования новой усовершенствованной конструкции. Утверждение сметы капитального строительства на 1938 год все время оттягивается. Первоначальная сметка в 14 млн. руб. была сокращена до 10, а затем до 7 млн. руб. Год на исходе, а смета еще не утверждена.

Заслуживает серьезного внимания предложение работников треста о переходе на так называемую обезличенную резину. Что это значит? Обычно автохозяйства, сдавая резину в ремонт, требуют из ремонта только свою резину. Если учесть, что каждая шиноремонтная мастерская обслуживает до 2 тыс. заказчиков, то нетрудно представить себе всю сложность учета и проведения заказа по производству в такой мастерской. В результате на 60—70 рабочих приходится держать счетный аппарат из 5—6 чел. — огромный накладной расход! Кроме того, при существующей системе мастерская заинтересована в выполнении крупных заказов — мелкие же партии от 1 до 10 покрышек, как правило, задерживаются.

При системе «обезличенной резины» заказчик, сдающий резину в ремонт, тотчас же получает равную по степени изношенности отремонтированную покрышку или камеру из обменного фонда мастерской. Обменный фонд можно создать частично путем использования старой резины с базисных складов Главрезины и заводской некондиции. Кроме того, по мнению работников треста, следует уста-

новить порядок, при котором определенный процент сдаваемой в ремонт резины должен оставаться за мастерской и поступать в обменный фонд. Новосибирский облисполком уже обязал свои автохозяйства 10% ремонтируемой авторезины вносить в обменный фонд мастерской.

Система «обезличенной резины» при правильной ее организации — первый шаг к лучшему обслуживанию автохозяйств и владельцев автомашин. Сократятся простои машин, упростится вся процедура ремонта, рациональнее будут использованы резервы отремонтированных покрышек. В настоящее время, например в Харьковской мастерской, мертвым грузом лежат свыше 2,5 тыс. невыкупленных покрышек, в Ленинградской мастерской — до 1000 штук и т. д. Нелепость такого положения не нуждается в комментариях.

Проблема кадров для шиноремонтных мастерских, несмотря на всю ее серьезность, разрешается медленно, неудовлетворительно. В этом году московские и симферопольские курсы выпустили 58 мастеров; 100 чел. для Центросоюза обучаются в разных мастерских треста. Это все, что сделано по подготовке кадров. Между тем нужны десятки высококвалифицированных инженеров-технологов, сотни мастеров шиноремонтного дела. Подготовить этих специалистов — первоочередная задача специальных вузов и техникумов Наркомтяжпрома.

Низкий уровень производственной культуры, несовершенство технологического процесса, примитивное оборудование, обилие трудоемких ручных операций — все это является большой помехой для успешного внедрения шиноремонта. Конструкторское бюро треста проектирует в настоящее время новую аппаратуру для мелких и крупных шиноремонтных мастерских, но работа его задерживается по двум причинам — во-первых, бюро состоит всего из четырех человек, во-вторых, практическая ценность их работы значительно снижается из-за отсутствия производственно-экспериментальной базы.

Практика первых месяцев существования шиноремонтного треста сигнализирует о том, что Главрезина не отнеслась с достаточной серьезностью к важнейшему делу — организации ремонта шин. Вместо решительных действий по ликвидации последствий вредительства в области обслуживания автотранспорта, Главрезина продолжает негодную политику полумера, пытается обойти прямую директиву Экономсовета при Совнаркоме СССР о руководящей, организующей роли шиноремонтного треста.

Недавно, на страницах газеты «Индустрия» — органа НКТП — появилась статья о ремонте автомобильных шин, авторы которой приводят интересные факты из опыта США. Нет никакого сомнения, что в наших условиях — условиях социалистической экономики — работы по обслуживанию автотранспорта можно и нужно развернуть в самый короткий срок, и поставить обслуживание автопарка на такую высоту, которая немислима в капиталистических странах.

*Подписывайтесь на журнал „За рулем“ на 1939 г. в первой половине декабря. Подписная цена — 12 руб. в год*

## АВТОБУСЫ И ТАКСИ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Автобусное сообщение в районах Ленинградской области пользуется большой популярностью среди местного населения.

За восемь месяцев этого года по 15 маршрутам автобусы перевезли около 150 тыс. пассажиров, преимущественно колхозников. В прошлом году за это время было перевезено лишь 61 тыс. пассажиров.

Летом открыто несколько новых маршрутов. Пошли автобусы из Луги в Заполье (46 км) и из Луги в Городец (23 км), а также между Шимском и селом Медведь и между Плюссой и Лядами.

Областной автогужевой трест в будущем году организует таксомоторное сообщение в Пекове, Луге, Старой-Руссе, Новгороде и Боровичах.

## ШОФЕРЫ-СТОПАТИДЕ- СЯТИТЫСЯЧНИКИ

Шоферы-стахановцы треста Алягнефть Болдырев и Ярошевский обязались сделать на своем автобусе ЗИС № 3714 без ремонта пробег в 150 тыс. км при норме 72 тыс. км.

Это обязательство стахановцы выполняют с честью. Их автобус уже прошел 138 тыс. км и не требует ремонта. Оба стахановца премированы.

## УСПЕХИ АВТОКОЛОННЫ № 78

Больших производственных успехов добились рабочие, инженерно-технические работники уральской автоколонны № 78. Включаясь в предоктябрьское соревнование, коллектив взял обязательство к 14 сентября выполнить план по хлебоперевозкам. Это обязательство выполнено.

В настоящее время автоколонна переключилась на переброску хлебных грузов из глубинных пунктов области. За 10 дней сентября задание по хлебоперевозкам выполнено на 152%.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Красное знамя никому не отдадим

Автогруппа Днепропетровского областного отделения «Трансэнергокадры» Наркомтяжпрома добилась в этом году высоких количественных и качественных показателей.

На основе испытанного большевистского метода работы—социалистического соревнования—план по подготовке автокадров за первое полугодие 1938 г. выполнен на 117% (58,5% по отношению к годовому плану), 60% слушателей закончили учебу на «отлично» и «хорошо».

Жюри при тресте «Трансэнергокадры» 14 августа присудило нашей автогруппе переходящее красное знамя, как занявшей одно из первых мест среди тридцати от-

делений и автошкол Союза.

Не успокаиваясь на этих достижениях, наш коллектив на собрании, посвященном вручению автогруппе переходящего красного знамени, взял на себя обязательство навсегда оставить за собой красное знамя и еще шире развернуть социалистическое соревнование среди работников автогруппы и отделения, добиться еще более высоких показателей в выполнении годового плана и тем самым выполнить задание партии и правительства: дать нашему социалистическому отечеству высококвалифицированных водителей машин.

Инструктор-преподаватель  
И. Оршанский

## Где же получить запасные части для мотоцикла?

Вопрос о снабжении мотоциклетного парка запасными частями волнует многих владельцев мотоциклов. В журнале «За рулем» не раз писалось о том, что производство, а также распределение мотоциклетных запчастей, поставлено неудовлетворительно, и в результате немалая часть мотопарка вынуждена бездействовать.

В качестве примера, лишний раз подтверждающего возмутительное отношение Главширпотреб к нуждам потребителей, мы приводим письмо заведующего Питанским райдоротделом Кировской области т. Сайдакова.

— «По характеру работы мне, как дорожному работнику, приходится много разъезжать. Для этой цели я использую свой мотоцикл.

Несколько месяцев назад, в результате усиленной эксплуатации мотоцикла в условиях районных дорог, вышли

из строя малая цепь, поршень, шатун. У шатуна в нижнем подшипнике задрало ролики и разорвало головку, а цилиндр износился и, по заключению Госавтоинспекции, требует обязательной смены.

На все эти запчасти я дал заявку в Главширпотреб больше трех месяцев назад, но до сего времени не получил не только запчастей, но даже ответа на свое письмо.

Я использую мотоцикл не для прогулок, а для служебных целей. Главширпотреб должен удовлетворять подобные заявки в первую очередь».

Приведенное письмо т. Сайдакова не единичное. Главширпотребу нужно, наконец, обеспечить мотопарк запасными частями в необходимом количестве, во-время удовлетворяя законные требования владельцев мотоциклов.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## 37 машин ждут пристанища

Четыре года существует автобаза Крымской конторы Заготзерна. За это время количество автомашин на базе увеличилось в 2½ раза — с 16 до 37. Создана хорошо оборудованная ремонтная мастерская, где машины во время проходят средние и капитальные ремонты, не было выбраковано ни одной машины.

Нормальной работе автобазы мешало только отсутствие гаража. Главзаготзерно не отпуская на это необходимых средств.

В конце 1937 г. был разрешен вопрос о строительстве гаража в Симферополе, и работники автобазы ревностно принялись за дело. В результате в июне этого года, гараж был закончен и принят.

Но оказалось, что радоваться было преждевременно. На другой же день поме-

щение нового гаража было занято под мучной склад, а затем на смену муже пришел овес. В настоящее время имеется проект, по которому в помещении гаража создается мастерская по ремонту весового хозяйства и оборудования элеваторов. Это значит, что и на ближайшую зиму машины останутся под открытым небом.

Главный инженер технического отдела конторы Заготзерна Мирошников говорит: «Стояли машины без гаража 4 года, постоят еще, ничего им не будет». Такого же мнения, видимо, и уполномоченный Крымской конторы т. Чудаков.

А работники автобазы считают, что нужно использовать гараж по прямому назначению, чтобы не допустить порчи машин в предстоящую зиму.

**Шофер**

## Порочная система снабжения

В работе системы Глававтотрактородетали нет должного порядка, что приводит к недостатку запасных частей, к некомплектному снабжению местных отделений. У нас в Казахской ССР это чувствуется особенно остро. Предположим, вам нужно приобрести передние крылья. Выясняется, что в Акмолинском агентстве имеются в продаже только левые крылья, а в двухстах километрах — в Кокчетавском агентстве — только правые крылья.

Если вам понадобились шкворни поворотных цапф, то в Акмолинском агентстве вы найдете лишь правые шкворни, а за левыми вас вежливо направят в Карагандинское областное отде-

ление Автотрактородетали за 250 км.

Таких примеров можно привести много.

Для легковых автомобилей ГАЗ-А, давно снятых с производства, найти недостающие запасные части чрезвычайно трудно.

В нашей Карагандинской области стоят десятки легковых газовок из-за отсутствия деталей А-42-10; нет также деталей А-20751, А-20735, А-21320, А-21207 и др. Если иногда на складах и появляется остродефицитная деталь А-42-10, то в таком количестве, что организации «второстепенного» значения ее не получают.

**А. Степанов**

г. Акмолинск

## ХРОНИКА

43 894 км НА ЗАВОДСКОЙ РЕЗИНЕ

Прекрасно ухаживает за своей машиной ЗИС-5 комсомолец-шофер Хамит Габитов. Он проехал на заводской резине 43 894 км, перевез тысячи тонн груза, сэкономил 8% горючего.

Сейчас Хамит Габитов работает в Бардымской автоколонне Свердловской области, перевыполняющей план хлебных перевозок.

## СОРЕВНОВАНИЕ ШОФЕРОВ

По инициативе женщины-шоферов тт. Буйволовой и Белоусовой, в Урюпинской автоколонне Сельхозтралса развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование водителей на лучшее использование автомашин.

Соревнование сразу же улучшило показатели работы автоколонны, шоферы стали давать хорошую выработку. Так, инициатор соревнования — комсомолка т. Буйволова за день вырабатывает по 324 тонно-километра вместо 155 и экономит по 26 кг горючего. Ее средний дневной заработок — 53 р. 20 к. Тов. Белоусова вырабатывает за день по 311 тонно-километров.

## БЕЗГАРАЖНОЕ ХРАНЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТА

Метод безгаражного хранения автомобилей, впервые широко примененный в Москве, получил большое распространение по всему Советскому Союзу. В настоящее время около 100 крупных промышленных центров СССР переняли опыт Москвы.

В Москве к концу зимы прошлого года насчитывалось 39 автохозяйств, оборудовавших безгаражное обслуживание своих автомашин. Сейчас в Москве оборудуются 90 новых безгаражных площадок. Всего предстоящей зимой можно будет обслужить в Москве безгаражным хранением около 12 тыс. машин.

## ШОССЕ МОСКВА—ГОРЬКИЙ

На отдельных участках шоссе Москва—Горький производится коренная перестройка шоссе.

На перегоне Гороховец—Владимир 41 км неблагоустроенной дороги покрывается черной массой. Некоторые насыпи переделяются заново, мосты капитально ремонтируются. За г. Владимиром 32 км шоссе покрываются даманасфальтом. Под Вязниками дорожники проводят работу по расширению шоссе.

К числу достижений следует отнести строящийся во Владимире профилакторий автомашин. Здесь шоферы получают возможность произвести мойку, смазку автомашины, заменить отдельные детали. В строительство профилактория вкладывается 250 тыс. руб.

В будущем году управление дороги намечает закончить реконструкцию перегона Гороховец—Владимир, исправить неблагоустроенные участки, тогда шоссе, соединяющее Горький со столицей, получит сплошное усовершенствованное покрытие.

## ЗИС-101 ДЛЯ КУОРТОВ

Для обслуживания курортных больных правительство выделило Пятигорской автобазе крайавтотранса 9 автомобилей ЗИС-101. В качестве водителей этих машин выдвинуты лучшие стахановцы автобазы — тт. Джангиров, Гринченко, Бухаров и др. Для них при автобазе организованы краткосрочные курсы.

## НОВАЯ ДОРОГА. НАТАХТАРИ — ГОРИ

Начинается строительство новой автомобильной дороги Натахтари — Гори длиной около 60 км. Дорога берет свое начало от селения Натахтари на Военно-Грузинской дороге (34 км от Тбилиси). В результате постройки этой дороги Гори и ряд деревень будут связаны с Тбилиси прекрасной автомобильной магистралью.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Победители соревнования

Вознесенская автобаза Союзсовхозтранса встретила уборку в полной готовности и провела работу по вывозке урожая вполне успешно.

До начала уборки в автобазе было 13—14 стахановцев, а в период уборочной их стало 38.

Шофер т. Белый работал на машине АМО-3, имеющей шестилетний стаж и немало износившейся. Но знания т. Белого, его непреклонное желание добиться высокой выработки сделали свое дело. За 50 дней работы он выработал 18 313 тонно-километров, сэкономил 313 кг горючего, выполнил

план на 178%. Его заработок составил 3 071 руб.

Этот пример не единичен. Шофер т. Н. Ткачев за 52 дня выработал на машине АМО-3 15 088 тонно-километров и сэкономил 64 кг горючего, заработав 2 538 руб.

Бригада шоферов, работающих на машинах АМО-3, где бригадиром парторг автобазы т. Пономарчук, за 2 месяца и 10 дней выполнила квартальную программу грузоперевозок.

Накануне уборочной автобаза заключила договор на социалистическое соревнование с Первомайской автобазой и вышла в этом соревновании победителем.

## Судьба светофоров в Красноярске

В ноябре 1937 года, по инициативе депутата Верховного Совета СССР т. Соболева, в Красноярске было организовано отделение регулирования уличного движения (ОРУД).

Это разумное мероприятие предусматривало обеспечение безопасности движения как в городе, так и на трактах. Количество аварий резко снизилось.

Однако Крайисполком по-

чему-то прекратил финансирование ОРУД, а затем отделение расформировал, затратив на организацию уличного движения более 104 тыс. руб. (на одну только установку светофоров было израсходовано 30 тыс. руб.).

В результате надзор за движением автотранспорта резко ослаблен, дисциплина нарушена.

В. Н.

## Технический осмотр автотранспорта

С 10 октября по 25 декабря 1938 г. в Москве государственной автомобильной инспекцией производится годовой технический осмотр авто-мототранспорта. Руководители автохозяйств, учреждений, организаций и предприятий, а также индивидуальные владельцы автомашин и мотоциклов должны представить на осмотр весь транспорт по месту

учета авто-мототранспорта, в дни и часы, указанные районной государственной автомобильной инспекцией.

Машины должны представляться на осмотр вместе с техническими паспортами и квитанцией из отделения Госбанка об уплате за технический осмотр из расчета: за автомашину 15 руб., за мотоцикл 10 руб.

# Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. И. ДЮМУЛЕНА

## СПЕЦИФИКАЦИЯ МОТОЦИКЛОВ

Л-300 (завода „Красный Октябрь“), ИЖ-8 (Ижевского мотоциклетного завода) и А-750 (Подольского механического завода)

№		Л-300	ИЖ-8	А-750	Примечание
1	Тип двигателя . . . . .	2-тактный	2-тактный	4-тактный	
2	Число цилиндров . . . . .	1	1	2	
3	Диаметр цилиндра (мм) . . . . .	74	74	70	
4	Ход поршня (мм) . . . . .	68	68	97	
5	Рабочий объем (куб. см) . . . . .	293	293	746	
6	Степень сжатия . . . . .	4,5	5,8	5,0	
7	Максимальная мощность (л. с.) . . . . .	6,5	8,0	14,0	
8	Число оборотов в минуту при максимальной мощности . . . . .	3 600	3 800	3 700	
9	Головка . . . . .	С'емп. алюм.	С'емп. алюм.	С'емп. алюм.	
10	Тип камеры сгорания . . . . .	Полусфер.	Полусфер.	Рикардо	
11	Тип продувки . . . . .	2-канальн.	2-канальн.	—	
12	Материал поршни . . . . .	Алюм. сплав	Алюм. сплав	Алюм. сплав	
13	Число колец . . . . .	4	3	2+1	1
14	Крепление поршневого пальца . . . . .	Плавающ.	Плавающ.	Плавающ.	
15	Система зажигания . . . . .	Маховичное	Магнето	Батарейн.	
16	Диаметр резьбы свечей (мм) . . . . .	18	18	18	
17	Изменение момента зажигания . . . . .	Нет	Нет	Лев. рукоят.	
18	Тип карбюратора . . . . .	ЛКЗ-22	ЛКЗ-22	МК-1	2
19	Управление дроссельной заслонкой . . . . .	Правая рук.	Правая рук.	Правая рук.	
20	Управление обогатительной иглой . . . . .	Правая ручка	Правая ручка	Нет	
21	Система смазки . . . . .	В смеси с топливом	—	Циркуляц.	3
22	Емкость маслян. резервуара . . . . .	—	—	2,0	
23	Давление масла (кг/см <sup>2</sup> ) . . . . .	—	—	3,0	
24	Передача от двигателя к сцеплению . . . . .	Цепь	Цепь	Шестерни	
25	Размер цепи (дм) . . . . .	$1/2 \times 5/16$	$1/2 \times 5/16$	—	
26	Тип сцепления . . . . .	Многодисковое сухое	—	—	
27	Управл. сцеплением рукой . . . . .	Левая рукоятка	—	Лев. рукоятка	
28	Управл. сцеплением ногой . . . . .	Нет	Нет	Лев. педаль	
29	Тип коробки передач . . . . .	—	Одноходовая	—	
30	Число передач . . . . .	3	3	3	
31	Передат. отношения:				
	I передача . . . . .	3,0 : 1	3,13 : 1	3,03 : 1	
	II передача . . . . .	1,5 : 1	1,60 : 1	1,57 : 1	
	III передача . . . . .	1,0 : 1	1,0 : 1	1,0 : 1	
32	Расположение рычага переключ. передач . . . . .	Правое	Правое	Правое	
33	Передача на заднее колесо . . . . .	Цепь	Цепь	Цепь	
34	Размер цепи . . . . .	$1/2 \times 5/16$	$1/2 \times 5/16$	$5/8 \times 5/8$	
35	Общее передаточн. отношение:				
	I передача . . . . .	18,0 : 1	18,8 : 1	14,0 : 1	
	II передача . . . . .	9,0 : 1	9,6 : 1	7,3 : 1	
	III передача . . . . .	6,0 : 1	1,0 : 1	4,63 : 1	
36	Рама . . . . .	Штампован.	Штампован.	Штампован.	
37	Тип рамы . . . . .	Однорная	Однорная	Двойная	
38	Передняя вилка . . . . .	Штампован.	Штампован.	Штампован.	
39	Тип подвески вилки . . . . .	Пружины	Пружины	Рессоры	
40	Амортизаторы передней вилки . . . . .	2-трения	2-трения	2-трения	
41	Демифер рулевой . . . . .	1-трения	1-трения	1-трения	
42	Размер обода (дм) . . . . .	19	19	18	5
43	Размер шин (дм) . . . . .	3,25×19	3,25×19	4,5×18	
44	Число тормозов . . . . .	2	2	2	



№ пп		Продолжение таблицы		
		Л-30	ИЖ-8	А-750
45	Тип тормозов . . . . .	2-колод.	2-колод.	2-колод.
46	Привод переднего тормоза . . . . .	—	Прав. рукоятк.	—
47	Привод заднего тормоза . . . . .	—	Прав. педаль	—
48	Освещение . . . . .	Махов. динамо	Дин. батар.	Дин. батар.
49	Напряжение осветительн. сети (вольт) . . . . .	6—12	6	6
50	База мотоцикла (мм) . . . . .	1 320	1 320	1 395
51	Рабочий вес мотоцикла (кг) . . . . .	112	135	225
52	Низшая точка (мм) . . . . .	120	120	115
53	Емкость бензин. бака (л) . . . . .	12,0	12,0	18,0
54	Выход топлива (л/100 км) . . . . .	4,5	5,0	6,0
55	Занас хода по шоссе (км) . . . . .	265	240	300
56	Удельная мощность двигателя (л. с./л) . . . . .	22,17	27,30	18,76
57	Удельный вес мотоц. (кг/л. с.) . . . . .	18,66	16,87	16,07
58	Налоговая мощность (л. с.) . . . . .	2,0	2,0	2,85
59	Максимальная скорость движения (км/час) . . . . .	75	80	90
60	Число оборотов коленчатого вала на 1 км на прямой передаче (об/км) . . . . .	3 210	3 210	2 386
61	Число оборотов коленчатого вала в минуту при максимальной скорости (об/мин.) . . . . .	4 012	4 280	3 580

- 2 кольца уплотняющих, 1 кольцо маслособирательное.
- ЛКЗ-22 — типа «Фрамо» МК-1 типа «Шеблер де Люкс».
- Смесь бензина 2-го сорта с автолом 6—8 зимой, 10—18 летом, в отношении 1:12 на первой встрече тысяче километров и 1:14 далее.
- Для мотоцикла А-750 передаточные отношения при езде с боковой коляской I передача 16,71:1; II передача 8,71:1; III передача — 5,53:1.
- На мотоциклах А-750, кроме того, применяется обод в 19 дм и шины 4,0×19.
- Ранее бак мотоциклов А-750 имел емкость 20,0 л.  
Фазы распределения двигателя мотоцикла А-750.  
Открытие всасывающего клапана 9° до ВТМ.  
Закрытие всасывающего клапана 45° после НТМ.  
Открытие выхлопного клапана 45° до НТМ.  
Закрытие выхлопного клапана 9° после ВТМ.  
Продолж. откр. всасывающего клапана 234°.  
Продолж. откр. выхлопного клапана 234°.  
Продолж. одновр. открыт. клапанов 18°.

### ПОПРАВКА

В статье Б. Альтшуллера «Стахановский опыт на автотранспорте», напечатанной в № 15—16 нашего журнала, второй абзац снизу во второй колонке стр. 10 следует читать:

«Здесь ни одна машина не имела пережога горючего против нормы. Наоборот, за прошлый год экономия по габажу достигла 52 850 л бензина. Себестоимость 1 км пробега автобуса ЗИС-8 составила в 1937 году по всем видам технического обслуживания (профилактика и ремонт) в среднем 22,19 коп., в том числе 1,32 коп. премиальных водителю составу (в 1937 году парк выплатил премиальные за перепробег 15 246 руб.).

Ленинскому комсомолу. — Приветствие в день двадцатилетнего юбилея ВЛКСМ . . . . .	1
Да здравствует комсомольское племя! . . . . .	2
Н. СИМНИН. — Советская молодежь . . . . .	5
Осмотр новых автомобилей в Кремле . . . . .	9
М. СОЛОВЬЕВ. — Дадим стране машины наилучшего качества. . . . .	9
С. ЕЛИЗАРОВ. — Великое счастье . . . . .	10
А. КРИГЕР. — Горьковский автогигант к XXI годовщине Октября . . . . .	11
Б. АБРАМОВ. — Первенство СССР по мотоспорту . . . . .	11
Обращение участников всесоюзных автомобильных и мотоциклетных соревнований 1938 года. . . . .	22
Н. ШУМИЛКИН. — Мои рекорды посвящаю комсомолу. . . . .	23
Н. ЗИНГЕР. — Укрепление оборонной работы — главная обязанность профсоюзов . . . . .	25
Н. Ц. — «В бой» на автомашинах . . . . .	28
М. СРЕДНЕВ. — Современная противотанковая и противовоздушная оборона . . . . .	30
Военноавиационный автопробег. Я. ФАРФЕЛЬ. — Молодежные подарки родине . . . . .	34
Д. ВОЛЬФ. — Комсомольцы-поферы 1-го автобусного парка . . . . .	35
Замена членских билетов Осоавиахима . . . . .	37
Инж. ВИКТОРОВ. — Мастер-водитель — высокое звание . . . . .	38
Н. АЛЕКСАНДРОВ. — За массовое производство автоприцепов . . . . .	39
А. РАЙХБЕРГ. — Решительно улучшить шинремонтное дело. . . . .	42
Хроника . . . . .	44
Письма читателей . . . . .	44
Техническая консультация . . . . .	47
В номере 42 иллюстрация.	

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима СССР

Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.

Уполн. Главлито Б-53005.  
Техред. В. Сокольский.  
Зак. г. 439а. Тир. 83 500.  
Бум. 72 × 108 см/16 1/2 бум. лист.  
Коллж. зн. в 1 бум. листе 262 700  
Журнал сдан в наб. 10/X 1938 г.  
Подп. и печати 14/XI 1938 г.  
Присутил. и печати 16/XI 1938 г.

Типография и литография Гослитиздата.  
Москва, 1-й Самотечный, 17.

М 7345

Подписка на журнал „За рулем“ на 1939 год принимается с 5 декабря 1938 г. городскими и районными отделами связи, почтовыми отделениями, агентствами, письмоносцами и сборщиками подписки.

Журнал „За рулем“—орган Центрального Совета Осоавиахима СССР—оборонно-спортивный журнал по автомобильному и бронетанковому делу. Журнал „За рулем“ обслуживает водителей автомашин и мотоциклов, начальствующий состав и бойцов запаса мотомеханизированных и бронетанковых частей РККА, авто-мотоспортсменов, осоавиахимовцев и широкие круги трудящихся, интересующихся автоделом.

**В области оборонной работы** журнал „За рулем“ ведет систематическую пропаганду за укрепление обороны страны и полную мобилизационную готовность советского народа;

пропагандирует задачи Осоавиахима;

разъясняет роль автомобиля, мотоцикла, велосипеда в деле обороны страны;

знакомит читателей с устройством танков и бронемашин и их действиями в боевой обстановке;

освещает вопросы оборонной техники и содействует развитию деятельности автомобильных учебных пунктов Осоавиахима.

**В области спортивно-массовой работы** журнал:

освещает работу авто-мотоклубов и спортивных обществ, автомобильные и мотоциклетные соревнования, их подготовку и спортивные результаты;

обсуждает методы наилучшей спортивной тренировки и организует обмен опытом рекордсменов;

дает описание автопробегов и путешествий;

уделяет особое внимание оборонным видам авто-мотоспорта.

**В области автотехники** и эксплуатации автотранспорта журнал „За рулем“

преследует задачи внедрения автотехнических знаний;

ведет пропаганду стахановских методов работы автотранспорта;

борется за увеличение срока службы машин, экономию горючего и резины;

содействует подготовке квалифицированных кадров водителей;

освещает новинки советской и зарубежной автомобильной техники.

Журнал „За рулем“ знакомит читателя с многогранной ролью автомобиля и мотоцикла в социалистическом хозяйстве страны, с работой пассажирского и грузового автотранспорта, с вопросами автомобилизации деревни, использования автомашин в области связи, дает сведения о развитии авто- и мотопромышленности.

**Подписывайтесь на журнал „За рулем“ в первой половине декабря.**

**Подписная цена—12 рублей в год.**