

ЗА РУЛЁМ

19

1938

КАЖДЫЙ АВТОДЕРЖАТЕЦ ДОЛЖЕН
УЧАСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ ФОНДА
ЗАЩИТЫ НА АВТОДОРОГАХ ДЛЯ ПОСТРОЕНИЯ
ШЕСТЬКОЛЁСНЫХ АВТОМБИЛЕЙ!



Шестиколёсный автомобиль будет обеспечен на трудной гористой дороге.

ПОЛНАЯ НАДЕЖНОСТЬ

при ночных поездках, несмотря на большую скорость, достигается только тогда, когда дорога на большом протяжении хорошо освещена.

Сильный сноп света на шоссе, хорошее рассеивание света при поворотах и удобное затемнение при городской езде — вот главные достоинства ОСВЕЩЕНИЯ БОШ



За справками обращаться к Акц. Общ. РОБЕРТ БОШ

Berlin—Charlottenburg 4, Bismarckstr. 71.

НОВЕЙШАЯ ИНСТРУКЦИЯ ФОРДА

ПО УХОДУ И УПРАВЛЕНИЮ НОВОЙ МОДЕЛЬЮ „А“.
В ПЕРВЫЕ НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

ЧИТАЙТЕ В ВЫХОДЯЩЕЙ В СКОРОМ ВРЕМЕНИ В СВЕТ

СПРАВОЧНОЙ КНИГЕ **А**ВТОДОРОВЦА



В книге принимают участие виднейшие специалисты
ГЛАВНЕЙШИЕ ОТДЕЛЫ КНИГИ:
Основы дорожного дела
Устройство и уход
за машиной „Форд А“
Спецификация автомашин
Автошины и уход за ними
Автосани; Аэросани
В книге 240 страниц,
снабженных иллюстрациями
Глиссер; Велосипед
Современная мото-лодка
Профтехническое
образование
Справочный и офици-
альный материалы

В ВИДУ ОГРАНИЧЕННОГО ТИРАЖА КНИГА БУДЕТ РАЗОСЛАНА
ТОЛЬКО ПОДПИСЧИКАМ „ЗА РУЛЕМ“ ЗА ДОПЛАТУ В 2 РУБЛЯ.

ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ С 1 ОКТЯБРЯ ДО КОНЦА ГОДА
ВМЕСТЕ СО „СПРАВОЧНОЙ КНИГОЙ АВТОДОРОВЦА“ — 3 РУБ. 30 КОП.

ПОДПИСКУ АДРЕСУЙТЕ: МОСКВА 6, СТРАСТНОЙ БУЛЬВАР, 11, „ОГОНЕК“





ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беллева, В. Дмитриева, проф. Д. Крыкина,
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 к., на
9 м.—3 р. 80 к., на 8 м.—3 р. 50 к., на
6 м.—2 р. 50 к., на 3 м.—1 р. 30 к., на
1 м.—50 к. За границу: на 12 м.—2 дол.
50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 19 (28)

СЕНТЯБРЬ

1929

Содержание

Стр.

А. Верховский — Почему редакция „За Рулем“ собирает сред- ства на шестиколе- сные автомобили . . .	1
А. Лежава — Соз- дадим фонд обороны Автодора	3
Ф. Лавров — Как будет развиваться на- ше дорожное строи- тельство	4
Автомобиль — ма- лютка („беби-кар“). Я. Гольберг — Авто- мобиль в сельском хозяйстве	7
Инж. Д. Ярошев — На борьбу с осенней распутицей	11
П. Можаров — Советский мотоцикл „ИЖ 3“	13
Трехосный грузо- вик „Форд“ модели „АА“	15
О чем говорят фото-документы . . .	16
М. Сорокин — По автозаводам Европы и Америки	19
М. Дьяков — Ремонт мотоцикла	22
Ю. Емельянов — Гонки мото-лодок и глиссеров	25
А. Златов — Что сделано в „Неделю Автодора“	28

А. ВЕРХОВСКИЙ

**ПОЧЕМУ РЕДАКЦИЯ „ЗА РУЛЕМ“
СОБИРАЕТ СРЕДСТВА НА ШЕСТИКО-
ЛЕСНЫЕ АВТОМОБИЛИ**

ВАЖНОСТЬ моторизации в деле обороны страны ныне общепризнана так же, как и значение броневых сил для победы в бою. Создание автомобильного и тракторного заводов образуют прекрасную базу, на которой мы сможем развернуть, в случае нападения на нас, наши автомобильные, броневые и тракторные части. Но одна сторона этого дела еще нуждается в изучении и разработке — это вопрос о вездеходном автомобиле.

Есть целый ряд задач, которые не в состоянии разрешить ни танк, ни обычная машина. Что же это за задачи? Танк может вести бой на местности вне дорог и только глубокие реки и крутые подьемы его останавливают. Но выполнять перевозки по местности танк не может, — это дело автомобиля. Со своей стороны, автомобиль прекрасно перевозит войска и грузы, но только по исправным дорогам. Таким образом все работы, связанные с транспортировкой войск и грузов вне дорог или по плохим дорогам, могут быть лишь с очень большими трудностями выполнены теми образцами машин, которые будут построены на средства широких масс подписчиков (танк газеты „Правды“ или автомобиль журнала „Чудак“).

Что же могут потребовать перевозки войск и военных грузов вне дорог или по плохим дорогам?

Вспомните, читатель, много ли вы видали в нашем Союзе хороших дорог. Пока и (увы!) на ближайшие годы пятилетки шоссированные и даже только исправленные дороги будут у нас редким явлением. Правда фордовские машины, как показал недавно успешно проведенный северный пробег в Архангельск, способны преодолевать очень плохие дороги. Это показывает, что выбранный нами тип машин для Нижегородского завода верен. Но качество этих машин далеко не позволяет успешно и надежно, т.-е. в срок, выполнять некоторые из военных заданий.

Мы имеем ряд опытов, подтверждающих это мнение. Так, например, в 1918 г. англичане приняли решение поддержать русских и армянских белогвардейцев в Баку и главное — удержать за собой и не дать захватить немцам нефтяные промысла. Для этого английский генерал Денстервиль перевез из Багдада в Баку 39-ю пехотную бригаду в 1.000 человек с двумя горными батареями на 500 „Фордах“. Хотя перевозка и была выполнена, но она представила огромные трудности: путь длиной около 600 км, который автомобиль должен пройти в 5—7 дней, занял

свыше 1½ месяцев потому, что „Форды“ портились, не выдерживая движения по очень плохим дорогам Персии, и едва половина их могла беспрерывно работать. Ни о каких сроках в маршруте нельзя было и говорить. Таким образом, если автомобиль и дал возможность выполнить эту операцию, то непригодность обычной машины для движения по плохим дорогам задержала операцию на долгий срок. Массовые же военные перевозки должны идти в то время и по той дороге, которая требуется с оперативной точки зрения, не считаясь ни с какой погодой. Для этого, как видно, даже фордовские машины плохо приспособлены. Между тем подвижность автомобиля желательнее использовать для быстрых и массовых перевозок войск в целом ряде случаев, как-то в обход неприятельского фланга, для развития прорыва и захвата тыловых сообщений и т. п., а такие перевозки требуют от автомобиля способности быстро двигаться по плохим дорогам и вовсе без дорог.

Необходимо учесть также, что хорошие дороги очень часто, как это было во время войны на западном фронте, будут разрушаться артиллерией и авиацией противника; можно предположить и специальное заражение их отравляющими веществами; все это заставит свернуть с дороги и идти прямо по полю. Именно это и толкнуло во время мировой войны, происходившей на театре военных действий с прекрасными дорогами, строить автомобили на гусеничном ходу, таком же как у танка, чтобы на них можно было проходить без дороги те районы, где артиллерия и авиация делала движение по шоссе невозможным.

Целый ряд очень крупных заданий выдвигает служба разведки, охранения и связи как в обычных войсковых частях, так особенно в моторизованных частях для борьбы с моторизованными частями противника и отражения нападения быстроходных танков.

Если вы ведете колонну войск по хорошей дороге на автомобилях, то охраняющие части, разведчики и связные этой колонны, пулеметы и пушки, защищающие эту колонну от нападения авиации, должны будут идти по боковым путям и даже без дорог, чтобы быть на нужном месте и во-время.

Не менее важно ходить без дорог в борьбе с моторизованными частями английского типа; они способны проходить по всякой местности со скоростью 15—20 км в час; следовательно разведка, охранение и связь наших стрелковых и конных дивизий не могут довольствоваться всадником и пехотинцем для выполнения заданий своевременного раскрытия противника и оповещения своих войск о его приближении. Здесь нужен автомобиль, способный доставлять разведчика, связиста и т. п. по любой местности и без дорог, то-есть так же как предполагает двигаться наш моторизованный противник.

Но это не все; увеличение количества тракторов позволяет поставить некоторые артиллерийские части на тракторную тягу и сделать их вдвое и втрое более подвижными, чем артиллерия, перевозимая на конях.

Командный состав этой артиллерии, разведчики и служба связи должны ходить по доро-

гам и без дорог, но с большей скоростью чем трактор и, следовательно, здесь опять нужен быстроходный автомобиль повышенной проходимости.

Я перечислил лишь несколько заданий, где совершенно необходим вездеходный автомобиль. Таких заданий наберется очень много и в службе авиации, и в службе химической. Англия и Франция применяют эти автомобили, заменяя ими тяжелые и малоповоротливые повозки пехоты и конницы, придавая этим старым родам войск новую подвижность. Автомобиль облегчает пехотинца и всадника от тяжелого груза, позволяет быстро доставить ему в нужное место пулеметы, патроны, подкрепления и опять для этого нужен автомобиль, способный проходить без дорог.

Технически эта задача почти разрешена. Сначала было испробовано предложение фирмы „Ситроен“, заменившей задние колеса автомобиля резиновой гусеничной лентой. Такая конструкция автомобиля разрешила многие задачи, но она была недостаточно прочна. Более удачными были предложения фирмы „Рено“ и в особенности целого ряда английских фирм („Торникрофт“) — они предложили шестиколесный автомобиль с четырьмя ведущими колесами. Такой автомобиль на испытании прошел по вспаханному полю после дождя вполне успешно, лишь уменьшив груз с 3 до 2 т и скорость с 40 до 25 км. Именно этот тип вводится сейчас в английской армии. Даже английская армия в Индии, долгое время сомневавшаяся в пользу шестиколесного автомобиля на малокультурных дорогах Индии, — и та сейчас переходит к этому типу машин, заменяя ими бесконечные конские обозы.

Мне кажется, что этот автомобиль мог бы быть полезен и у нас прежде всего для перевозок по заданиям крупного сельского хозяйства, торговли, промышленности и кооперации в тех районах, где в ближайшее время нельзя соорудить хороших дорог. Там, как показал опыт применения автомобиля в английских колониях, выгоднее применять более дорогой шестиколесный автомобиль (он стоит на 100% дороже четырехколесного), ибо стоимость его ремонта оказывается гораздо дешевле и окупает перерасход при покупке. Но еще большее значение имеет этот автомобиль для разрешения всех военных задач, которые мы указывали выше. Если основная масса перевозок на войне может пойти по хорошим дорогам, во всех упомянутых случаях обычный автомобиль не разрешит боевых задач или разрешит их не в срок и ненадежно. Поэтому в дополнение к автомобилю обычного типа и танку необходим шестиколесный автомобиль повышенной проходимости. Без него в целом ряде случаев моторизация армии не даст всего того, что мы вправе от этой работы ждать.

Журнал „За Рулем“ делает первый шаг в этом направлении, обращая внимание советской общественности на значение шестиколесного автомобиля как для военных, так и для гражданских целей. Мы надеемся, что дело это встретит полное сочувствие всей советской общественности.

А. Верховский