

187
34

1
Библиотека
Иркутск
1935

ЗА РУЛЕМ

4
1935
ФЕВРАЛЬ



**ДА ЗДРАВСТВУЕТ
КРАСНАЯ АРМИЯ —**

**МОГУЧАЯ ЗАЩИТА СТРАНЫ!
ПОБЕЖДАЮЩЕГО СОЦИАЛИЗМА!**

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



НАША СТРАНА СТАЛА СТРАНОЙ СОЦИАЛИЗМА

Исторический незабываемый съезд хозяев земли советской — VII Всесоюзный съезд советов — подвел итоги великих побед социализма в нашей стране и устами главы правительства, председателя Совнаркома т. Молотова заявил на весь мир: «Россия изповская стала Россией социалистической. Наша страна преобразовалась. В основном эта великая задача, поставленная Лениным, нами осуществлена. Клятва, данная ушедшему Ленину 11 лет назад т. Сталиным, выполнена»

Эти гигантские победы обеспечила ленинская большевистская партия, руководимая гениальным человеком нашей эпохи, любимым вождем партии и рабочего класса т. Сталиным.

Тов. Молотов дал в своей речи блестящий анализ международной обстановки. Он нарисовал два пути, две линии мирового развития: «Подъем народного хозяйства, неуклонно идущий из года в год — путь развития СССР, страны строящегося социализма. Кризис промышленности и всего народного хозяйства продолжающийся в течение более пяти лет и, несмотря на некоторое улучшение, не открывающий перспектив нового расцвета, — таков путь развития капиталистических стран, путь загнивающего капитализма».

Буржуазные классы капиталистических стран в поисках выхода из кризиса и затянувшейся депрессии все больше и больше нажимают на рабочий класс и трудящихся крестьян. Политика прямого насилия и террора в отношении трудящихся пользуется все большей популярностью у буржуазии.

На политику буржуазных стран в значительной мере влияют и все ближе подходит к власти крайние империалисты, все это усиливает опасность войны и в этом главная черта современной международной обстановки.

«Не видеть приближения новой войны, — говорит т. Молотов, — значит закрывать глаза на главную опасность».

Тов. Молотов подробно нарисовал ту огромную работу, которую развивает СССР в борьбе за мир. СССР не только сам неоднократно проявлял мирную инициативу, но и поддерживал шаги других правительств, направленные к охране мира и международной безопасности. «Основа нашей политики, — говорит т. Молотов, — поддержание мира и развитие мирных отношений со всеми странами».

Однако мирному развитию СССР угрожает политика некоторых государств, открыто обсуждающих вопросы нападения на СССР. Тов. Молотов указал в своем докладе на антисоветскую программу, изложенную в книге Гитлера «Моя борьба», и на лихорадочную антисоветскую деятельность воинственных элементов в Японии.

Наше правительство, поэтому, вынуждено принимать меры к усилению обороны границ Советского союза, увеличивая численность Красной армии и флота и укрепляя и улучшая ее техническое оснащение.

Наша страна стала страной социа- лизма	1
И. ХАЛЕПСКИЙ. XVII годовщину Красной армии встретим укрепле- нием автодорожной работы	3
АЙЗЕНБЕРГ. Пробег велосипедов и ве- лодехозов	5
М. СРЕДНЕВ. Как организовать военную подготовку шоферов в автохозяйстве	6
ГРЕЧЕН. Н. К. Некоторые вопросы механизации и моторизации сов- ременных армий	8
И. Ф. Когда же Цудортранс займется организацией машинодорож- ных станций	11
Н. МЕНГЕЛ. Инж. Дороги на осино- вой шашки	12
НЕМИРОВСКИЙ. Первая конферен- ция по автоэксплуатации в Воро- неже	16

ЯРС. ТУМАНЯН. Подготовку шофер- ских кадров — под строгий обще- ственным контролем	17
М. СОЛОМОНОВ. Пора, наконец, по- кончить с очередями машин у бензиноколонок	20
ВОЛЬФ. Разговоры у бензиноколо- нок	22
Инж. С. КОРОСТЕЛИН. Автомобили на железнодорожной колеи	23
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ. Новые 8-ци- линдровые модели Форда 1935 г.	24
Автодорожная хроника	25
Новости мировой автодорожной тех- ники	26
Обмениваемся опытом гарантии	28
Техническая консультация	29
Вести с мест	30
Библиография	32
В номере 35 иллюстраций	

ФЕВРАЛЬ 1935 г.

„Мы считаем большим нашим достижением,— говорит т. Молотов,— что за отчетный период техническое вооружение рабоче-крестьянской Красной армии значительно возросло. Это видно хотя бы из следующего: по сравнению с периодом прошлого съезда советов механическое вооружение (количество механических лошадиных сил) на одного красноармейца в Красной армии возросло в 4 раза. (Аплодисменты.) Благодаря исключительному вниманию к этому делу со стороны т. Сталина, мы провели с большим успехом это дело“.

Переходя к внутреннему положению, т. Молотов нарисовал изумительную картину роста нашей родины, привел такие цифры и показатели наших успехов, которые вызвали взрыв энтузиазма и бурю аплодисментов делегатов съезда.

56 миллиардов рублей народного дохода в 1934 году, 50 миллиардов рублей валовой продукции крупной промышленности, 77 миллионов крестьянского населения, бесповоротно перешедшего к социалистической форме производства,— в таких масштабах выражаются грандиозные победы социализма, с которыми наша великая родина пришла к VII съезду советов.

Успехи социализма и укрепление мощи нашей страны победным маршем звучали и в докладах „командарма тяжелой промышленности“ т. Орджоникидзе, наркома земледелия СССР т. Чернова, наркома совхозов т. Калмановича, выступления зам. наркома обороны т. Тухачевского, а также в речах делегатов.

Большое внимание в докладе т. Орджоникидзе было уделено развитию нашей автомобильной и тракторной промышленности. „Мы построили,— заявил съезду т. Орджоникидзе,— такие гиганты машиностроения, как тракторные заводы в Сталинграде и Харькове, Горьковский автомобильный завод, Московский автомобильный завод, Челябинский тракторный завод им. Сталина — гиганты в полном смысле этого слова“.

Советская страна получила в 1930 г. со своих заводов 4 тыс. грузовиков, а в 1934 г. — 55 366. В 1930 г. в Советском союзе совершенно не производились легковые автомобили, а в прошлом году было выпущено 17 тысяч легковых машин. Тракторов в 1930 г. было выпущено 12 731, а в 1934 г. — 91 300, и т. д.

В этих цифрах, оглашенных т. Орджоникидзе, ярко выявлен тот героический победный путь, который проделала наша молодая автомобильная и тракторная промышленность, освоившая в короткий срок необычайно сложную передовую технику автотракторостроения.

Еще недавно наша страна по производству автомобилей и тракторов занимала одно из последних мест, отставая от капиталистических стран. Зато сейчас славный командир тяжелой промышленности т. Серго Орджоникидзе под гром аплодисментов всего съезда смог заявить, что „по производству тракторов в 1934 г. мы заняли первое место в мире, а по выпуску грузовых автомобилей — третье место в мире, имея впереди себя только Америку и Англию“.

Господин Гитлер в своей книге „Моя борьба“ убеждал своих сторонников в невыгодности военного союза с Советским союзом, так как Россия, мол, в деле моторизации была бы только обузой для Германии, и Германия должна была бы из своего немногого содержать ее. Под общий смех зала т. Орджоникидзе цитирует заявление Гитлера, что „Россия не имеет еще ни одного своего собственного завода, который сумел бы действительно сделать, скажем, настоящий живой грузовик“.

Как бы в ответ на это заявление Гитлера, выступивший в прениях по докладу т. Орджоникидзе директор автозавода им. Сталина в Москве, одного из самых больших заводов грузовых машин в мире, нарисовал съезду картину борьбы заводского коллектива за усовершенствование советского автомобиля, за его удешевление и за выпуск новых моделей.

„Мы хорошо приспособили наши машины,— говорит т. Лихачев,— к нашим тяжелым условиям. Возьмем строительство в Магнитогорске, возьмем сельское хозяйство, возьмем машины, которые работают на свекловичных полях, возьмем канал Москва—Волга, Дальпромстрой или Среднюю Азию— всюду наши машины показали, что качество выпускаемой нами продукции достаточно высокое“.

Завод им. Сталина выпускает не только грузовики, но и автобусы, трехоски и другие виды автомобильной продукции.

Речи докладчиков и выступления делегатов на съезде дают необычайно яркий и богатый материал, рисующий картину расцвета всего нашего народного хозяйства, повышения культурного уровня трудящихся и роста зажиточной жизни.

Решение пленума ЦК о необходимости некоторых изменений в конституции Советского союза в смысле замены не вполне равных выборов равными, многостепенных—прямыми, открытых—закрытыми и уточнения социально-экономической основы конституции открывает новую главу в развитии революции и государственной жизни в нашей стране. Наша страна, на основе побед социализма, решительно и всерьез развивает советскую демократию.

Все решения съезда, материалы по докладам и выступлениям делегатов должны быть тщательно изучены и проработаны всеми автодорожниками. В этих материалах члены нашего о-ва, поставившего себе задачей активно помогать партии и правительству в автомобилизации Советского союза и строительстве дорог, найдут исчерпывающие указания для дальнейшей работы на этом участке народного хозяйства

Нараду с подготовкой кадров задача ЦС Автодора заключается в том, чтобы, сгруппировав вокруг себя специалистов, двигать вперед научно-техническую и конструкторскую мысль.

За последний период ЦС Автодора и его автомобильный совет проделали большую работу в борьбе за новые современные виды транспорта.

Примером является недавно проведенный пробег газогенераторов. ЦС Автодора и автомобильный совет сумели объединить конструкторские силы, собрать все советские конструкции газогенераторов и в итоге пробега показать, что мы готовы к серийному производству газогенераторов для обслуживания лесного хозяйства, нашей золотопромышленности и ряда отдаленных районов Советского союза, куда затруднен подвоз жидкого топлива для механического транспорта.

В конце 1934 г. ЦС Автодора и автомобильный совет закончили всесоюзный конкурс на вездеходы. Наконец сейчас овозится большой всесоюзный аэросанный и вездеходный пробег, который выявит качество советских аэросаней и вездеходов в условиях снежного бездорожья.

Все это является ценнейшим вкладом в развитие современных конструкций новых видов транспорта и в конечном счете вкладом в дело укрепления обороноспособности нашего Союза.

Но это еще далеко не все. Автодор с помощью своей миллионной общественности может сделать больше.

Мы зачастую видим, что не всегда и не всюду местные организации Автодора серьезно занимаются этими вопросами. Чтобы добиться реальных успехов, нужно иметь план работ в этом направлении, нужно материально и организационно содействовать проведению тех или иных технических предложений, которые направлены на улучшение существующих конструкций и создание новых.

Мы считаем, что в 1935 г. нужно повторить всесоюзный конкурс по вездеходным приспособлениям. Итоги пробега и испытаний, проводимых ЦС Автодора и автомобильным советом, необходимо сделать достоянием всей общественности, для чего следует широко популяризировать опыт этой работы в специальных брошюрах и в популярных технических отчетах.

Общество Автодор должно укреплять связь с Красной армией и особенно с мото-механизированными частями. Танкисты, автомобилисты и трактористы РККА в свою очередь должны активнее работать в автодоровских организациях.

Наша задача — на деле содействовать автодоровским организациям в упорядочении работы автошкол и курсов, содействовать созданию учебных кинофильмов, работать вместе с Автодором над созданием новых кинофильмов, помочь Автодору в создании конструкций учебных пособий, вполне отвечающих современным требованиям и методам обучения (тренажер и др.). Наша задача — в общественном порядке помочь автодоровским школам преподавательским составом, чтобы повысить качество автомобильных кадров,готавливаемых для всего социалистического хозяйства.

С каждым годом, с каждым днем требования к автомобильным кадрам повышаются. От нас, от живых людей, зависит успешное разрешение задачи подготовки квалифицированных кадров. Во всей этой работе мы должны руководствоваться указаниями любимого вождя нашей партии т. Сталина, что „техника без людей — мертва“, что „главное теперь — в людях, овладевших техникой“.

„Дело идет об армии, где не только рядовой, но и командный состав состоит в первую очередь из рабочих и трудящихся крестьян. Дело идет об армии, в которой почти половина состава коммунисты и комсомольцы, а из крестьян девять десятых — колхозники. Дело идет об армии самого миролюбивого государства, об армии, которая может быть опасна только для зачинщиков войны, потому что рабоче-крестьянская Красная армия — оплот нашего мирного труда и всего общего мира“.

ПРОБЕГ АЭРОСАНЕЙ И ВЕЗДЕХОДОВ

1 февраля был дан старт большому всесоюзному пробегу аэросаней и вездеходов имени VII съезда советов, общей протяженностью в 5 тыс. километров. Маршрут пробега: Москва — Вологда — Архангельск — Петрозаводск — Ленинград — Смоленск — Москва.

Имея в виду необъятные пространства наших зимних дорог, станет понятным то внимание, которое сейчас уделяется аэросаням и вездеходам. Освоение Севера, в частности, в значительной мере зависит от широкого развития указанных видов транспорта. Задача решается тем более просто, что создание вездеходов не требует особой производственной базы.

Работы конструктора т. Сошкина (НАТИ) показали полную возможность использования в качестве основной базы автомобиля ГАЗ-АА. Опыт лабораторных испытаний, а также эксплуатация вездеходов в условиях Севера, настойчиво ставят вопрос о решительном развертывании производства вездеходов.

Пробег, несомненно, выявит, наряду с недостатками, неизбежно связанными со столь новым типом вездеходного транспорта, целый ряд положительных моментов, подкрепляющих необходимость скорейшего производства вездеходов.

Небезынтересно отметить, что в иностранных армиях вездеходы пользуются немалым применением.

При увеличении вездеходности скорость машины, правда, понижается, однако, грузоподъемность машины не только не понижается, но может



Аэросани ОСГА-6 в пробеге

быть в эксплуатационных условиях даже несколько повышена. Пробег в 1923 г. проходил с таганскими моторами, то уже в 1931 г. мы имели возможность осуществить пробег с советскими моторами. Более того, наши сани ОСГА-6 на Международной авиационной выставке в Копенгагене в 1934 г. пользовались вполне заслуженным успехом.

В предстоящем пробеге участвует 11 машин: 7 аэросаней и 4 вездехода. Аэросани конструкции тт. Гуполева, Андреева и Веселовского, вездеходы конструкции тт. Сошкина и Гусева.

Помимо выявления конструктивных особенностей машины, пробег ставит задачей выявление



Аэросани конструкции инж. Веселовского, участвующие в пробеге

быть в эксплуатационных условиях даже несколько повышена.

По аэросаням у нас имеется уже опыт. Неоднократные пробеги выявили ряд положительных свойств аэросаней. Если пробег опытных

состоянии дорожного строительства по пути следования машины и привлечения внимания различных организаций к делу дорожного строительства.

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ ВОЕННУЮ ПОДГОТОВКУ ШОФЕРОВ В АВТОХОЗЯЙСТВЕ

Успехи строительства, в особенности тяжелой промышленности, обеспечили укрепление боевой мощи РККА и ее техническое оснащение. Красная армия сейчас вооружена всеми средствами передовой военной техники и готова дать сокрушительный отпор всем, кто попытается помешать нам строить социализм под руководством большевистской партии.

Обороноспособность нашей страны заключается не только в готовности каждого трудящегося отдать свою жизнь на защиту родины. Для будущей механизированной войны, «которой мы не хотим, против которой мы боремся, на которую против нас готовят» (т. Ворошилов), нужны будут знания военной техники и умение управлять военной машиной.

Наша многотысячная армия шоферов должна быть подготовленной к вождению военных автомобилей, бронемашин и танков. К выполнению этой задачи должен быть готов каждый шофер.

На многих фабриках и заводах орденоносимские организации уже имеют довольно большое количество хорошо подготовленных химических и противовоздушных команд. Передовые гиганты индустрии, например Электрозавод, стали выпускать первые отряды летчиков, подготовленных без отрыва от производства. Автодорожные организации на многих автобазах, в гаражах и автомастерских также могли бы развить соответствующую работу.

17-я годовщина РККА должна дать толчок инициативе организаций Автодора на автопредприятиях для развертывания массовой работы по военной подготовке наших шоферских кадров и автоработников.

Прежде чем приступить к организации этой работы, необходимо, как и во всякой другой массовой работе, заинтересовать массу и доказать ей всю необходимость военной подготовки. Шофер должен знать, что, получая военные знания, изучая устройство танка—этой наиболее сложной автомашины, или автомобиля повышенной проходимости, и правила их вождения, он одновременно повышает свою квалификацию как водителя.

Что же конкретно необходимо организовать нашим ячейкам Автодора в автохозяйствах?

В первую очередь—военные уголки и военные кружки.

Работа военного уголка и военного кружка должна быть тесно увязана между собой. Если военный кружок разбирает какую-либо тему, то в военном уголке должны быть помещены пособия, наглядно иллюстрирующие эту тему. Например, кружок изучает устройство трехосных автомобилей и работу их в армии, в военном уголке одновременно должны быть помещены схемы, чертежи и основные сведения по этому вопросу, а также подобранные и разложены для чтения соответствующая литература с указанием глав и страниц.

Военный уголок должен быть устроен в местах, где больше всего бывают шоферы, например, в комнате отдыха шоферов, в клубе и т. д.

Кружковцы должны стать пропагандистами военных знаний среди шоферского состава: прослушав данную тему, они должны разъяснять ее своим товарищам и вербовать их в члены кружка. Кроме того, при военном уголке надо организовать консультации по военным вопросам.

Программа занятий военного кружка, в зависимости от целевой установки—подготовки водителя танка или водителя военного автомобиля и броневика—должна включать следующее:

1. Изучение устройства танка или автомобиля повышенной проходимости.

2. Изучение правил управления (вождения) этими типами автомашин в самых разнообразных условиях, характерных для боевой обстановки. Во вступительном занятии должны быть освещены вопросы механизации и моторизации современных армий.

Затем в программу должно войти изучение правил противохимической защиты себя и машины и противовоздушной обороны (маскировки машины и т. п.). При этом обязательно должны быть практически изучены противогаз и пользование им при управлении машиной.

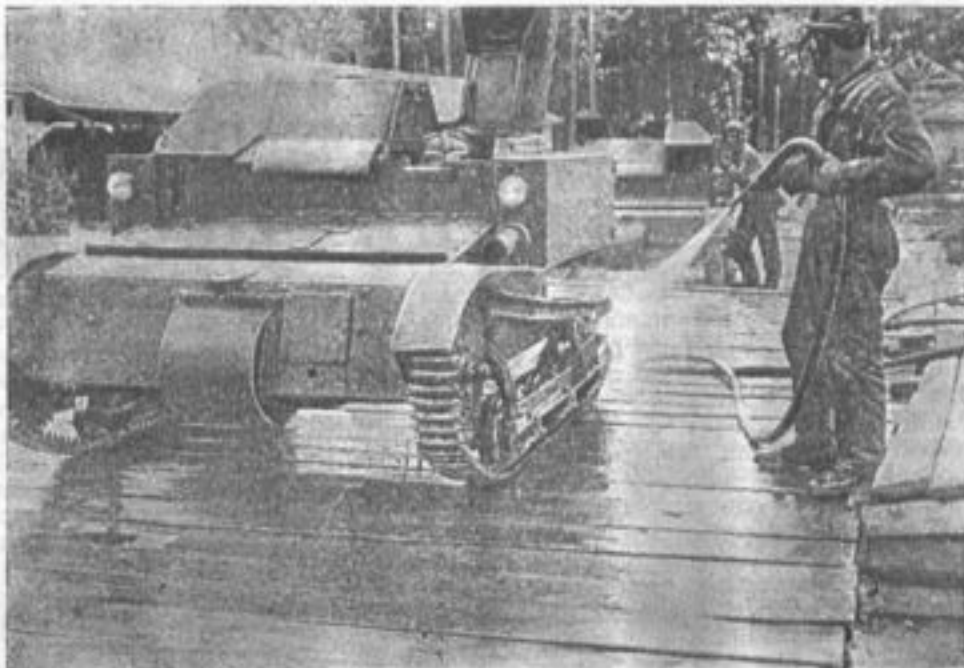
Кроме того, в программу может быть включено изучение оружия (винтовки) и вооружения танков (пулеметов, пушек).

Прохождение этих вопросов должно сопровождаться рядом экскурсий в Дом Красной



Группа военных шоферов помогает ремонту автомобилей в зерносовхозе

Угренный туалет танкетки
Фото А. Шайхета



армии, подшефную воинскую часть, в военные музеи и т. п.

Такова должна быть первая часть работы военного кружка.

Вторая часть работы кружка должна состоять в практическом изучении правил вождения военных автомашин.

Для этого необходимо иметь ходовую автомашину, на которой кружковцы могли бы получить тренировку в управлении автомобилем при надежном противогазе, при ограниченном наблюдении через броневую щель. Тренировку в управлении через броневую щель можно производить и на обыкновенном автомобиле, закрыв переднее стекло щитом из фанеры или картона с вырезанной щелью.

После тренировки в вождении одиночной автомашины должна следовать тренировка в вождении автомашины в составе колонны в строю.

Третьей, заключительной частью работы военного кружка должны быть военные походы.

Военный поход является высшей ступенью военной подготовки шофера и проверкой результатов работы военного кружка. Темой военного похода могут быть марш мотомеханизированной колонны с воздушно-химическим нападением против-

ника, военная автоперевозка войск или военных грузов (снарядов, взрывовеществ и пр.) и, наконец, действия танкового взвода, взвода бронемашин в различных условиях боевой обстановки.

В дальнейшем районный, а также и областной совет Автодора могут проводить военные игры и по согласованию с командованием воинских частей и соединений РККА привлекать автодорцев для участия в полевых выходах, крупных военных играх и на маневрах.

У Автодора уже имеется опыт участия в маневрах РККА. Этот опыт надо применять и в дальнейшем как одну из форм военной работы Автодора.

Вся система военной подготовки шофера должна быть организована при непосредственной помощи и под руководством подшефных воинских частей. Это приблизит шоферскую массу и автоработников к нашим мотомеханизированным частям и укрепит между ними практическую связь¹.

Среднев

¹ При организации работы военного кружка можно руководствоваться статьями по военной подготовке шоферов, помещенными в №№ 20, 21, 22, 23 и 24 журнала „За рулем“ за 1934 г.

„...В области авиации, в области танков, в области всего нашего сухопутного вооруженного строительства мы имели значительные успехи. Здесь наша партия немало поработала, здесь немало поработали Серго Срджоникидзе и тов. Ворошилов, который из года в год добивался все большей и большей техники, и особенно много здесь сделал товарищ Сталин, который лично и повседневно руководил этим делом“.

(Из речи т. Тухачевского на VII Всесоюзном съезде советов) **7**

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ МЕХАНИЗАЦИИ И МОТОРИЗАЦИИ СОВРЕМЕННЫХ АРМИЙ

Достаточно хотя бы бегло ознакомиться с военной литературой наиболее крупных государств, чтобы убедиться в том огромном внимании, которое уделяется механизации и моторизации армий.

Последние маневры французской армии, английской, польской, японской и других были проведены под знаком дальнейшей опытной проверки новых боевых машин, механизированных соединений, способов тактического и оперативного использования танковых частей и т. д. Наиболее характерным является изменение взглядов ответственных руководителей французской армии на роль танков в современной войне. До сих пор мы отмечали две резко противоположных точки зрения в области механизации армий — французскую и английскую.

Англичане являются наиболее решительными и последовательными сторонниками полной механизации армий.

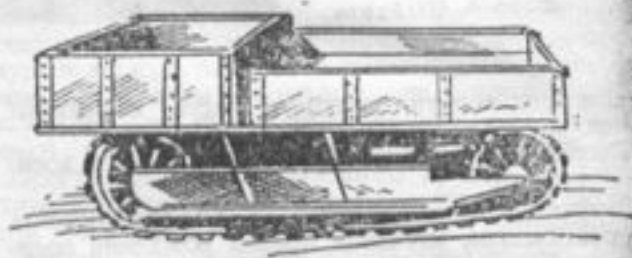
Такие военные авторитеты, как Фуллер и Диддел Гарт достаточно выпукло и исчерпывающе разработали теорию организации и применения механизированных армий.

Наличие в английской армии подвижного танка типа «Виккерс» позволило англичанам провести ряд опытов с крупными механизированными соединениями (бригадами), ставя перед ними задачи широкого размаха.

Подобные самостоятельные мехбригады (107—150 танков) способны действовать в большом отрыве от своих войск, доходящем до 100—150 км. Таким образом танк является не только средством непосредственного сопровождения пехоты на поле боя, но может и должен решать более крупные задачи, проникая далеко вглубь расположения противника, громя его тылы, штабы, станции выгрузки войск, подходящие резервы.

Во французской армии до последнего времени в использовании танков придерживались позиционных взглядов. Танки получали ограниченную задачу по прорыву оборонительных позиций противника, танки действовали непосредственно с пехотой, помогая ей проникать через препятствия и подавлять живые точки противника. Наличие свыше 3 тыс. танков типа «Рено»,

оставшихся после войны 1914—1918 гг., в значительной степени определяло и взгляды на использование механизированных войск. «Рено», правда, модернизированный, не обладает теми качествами подвижности (максимальная скорость танка «Рено» 18 км в час), какими обладает английский танк «Виккерс» (средняя скорость до 40 км). Но в последние годы во Франции сконструирован новый тип танка, позволяющий по-иному разрешать и танковые задачи. Во французской литературе появилось много статей,



Американское гусеничное шасси танка „ТIEI“, применяемое для перевозки боеприпасов

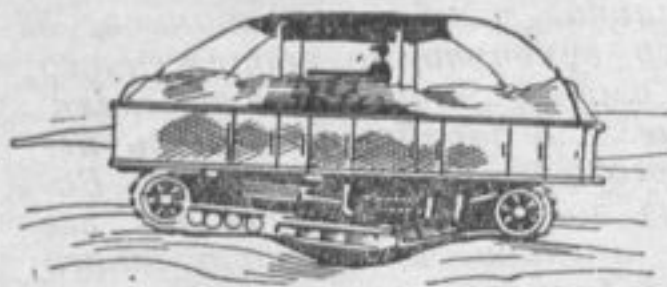
тракующих использование танков крупными соединениями, на которые можно возложить решение задач на всю глубину расположения противника.

Совершенно очевидно, что в ближайшие годы, по мере введения в строй новейших танков, обладающих большой подвижностью, вряд ли придется противопоставлять точку зрения французов на роль и место мехсоединений точке зрения англичан.

Во французской армии в последние 2—3 года проведены были большие опыты по применению моторизованных дивизий, оснащенных современными бронеавтомобилями и улучшенными автомашинами. В этом вопросе французы вполне самостоятельны и ежегодно в больших масштабах организуют различные занятия по переброске на автомобилях на дальние расстояния (150—200 км) пехотных, кавалерийских и артиллерийских соединений.

Так, например, на маневрах в Мейльи была сформирована одна дивизия в составе: а) моторизованного стрелка (рота самокатчиков, эскадрон возимых на автомобилях драгун, рота танков), б) 3 моторизованных полка (пехота, посаженная на автомобили), в) батальон танков, г) моторизованная артиллерия, д) моторизованные саперы и обоз.

Эта дивизия (1000 машин) совершала переходы со скоростью 20 км в час и, обладая большой маневренностью, применялась для действия то на фланге армии, то для ликвидации прорыва, ведя бой как с дивизией старого образца, так и с козницей. Понятно, что подобная моторизованная дивизия очень громоздка, нуждается в больших запасах горючего, очень уязвима с воздуха,



Немецкий гусеничный тягач „А7У“, который с успехом применялся во время мировой войны для подвоза боеприпасов к самым передовым позициям батарей



Новейшая английская транспортная машина Виккерс-Армстронг. Скорость — 20 км в час

в большей степени, чем пехота и конница зависят от наличия хороших дорог. И все же, как только встает вопрос о создании подвижного ударного кулака в руках командования, преимущества на стороне моторизованной дивизии. Французы значительную часть своей конницы моторизуют применительно к указанной организации.

Произошли определенные сдвиги и в установках польской военнопольской мысли на роль мото-механизированных частей.

В уставах и официальных наставлениях последнего времени резко проводится линия самостоятельного развития тактических взглядов в польской армии. Влияние французского генерального штаба, с его позиционной тенденцией в области применения войск в бою, отпало.

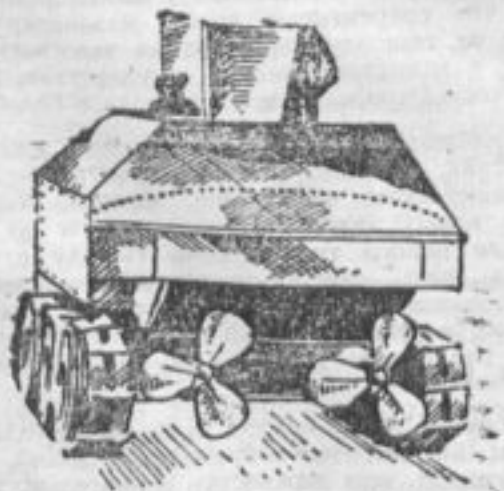
Поляки рассматривают будущую войну, как маневренную и, исходя из этого положения, организуют и готовят свои войска.

Вопросам механизации армии поляки уделяют большое внимание.

В качестве основного танка принят английский танк «Виккерс». Введена на вооружение новая танкетка собственной конструкции—ТК-3 (вес 2,4 т, скорость 45 км/час, вооружение 2 пулемета).

База автомобильной промышленности хотя и не велика, но постепенно расширяется.

В Польше, по последним данным, числится 26 тыс. автомашин.



Американский танк-амфибия 1923 г. на Виллы винты для передвижения по воде

«За рулем» № 4

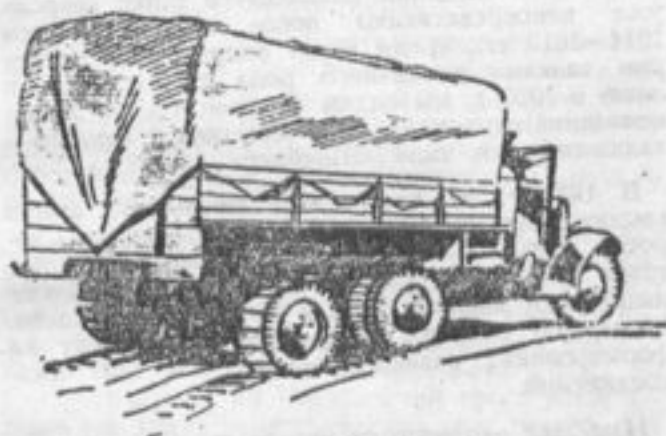


Закончена постройка нового автозавода «Польский Фиат» (5 тыс. машин в год и 500 танков), работают небольшие сборочные мастерские.

Недавно произведена реорганизация танковых частей, в основу которой положено создание небольших учебных ячеек (батальонов, рот), из которых в военное время будут развернуты танковые полки и мехсоединения.

Разрабатываются вопросы механизации пехоты, конницы, артиллерии и вспомогательных войск.

Экономические возможности не позволяют теперь же приступить к оснащению пехоты и других родов войск машинами в больших размерах, но кое-что в этой области делается. Так, например, тяжелая артиллерия переведена на тракторную тягу, моторизована зенитная и горная артиллерия.



Английский 6-колесный вседорожный грузовик «Торникрофт» с шинами на колесах. Используется для транспорта

Что же касается создания самостоятельных мехсоединений, то этот вопрос не нашел еще должного разрешения, хотя кое-какие опытные работы и ведутся.

Теоретические взгляды на роль мехсоединений широко излагаются в польской военной печати и по своим установкам приближаются к точке зрения англичан.

Начиная с 1932 г. в японской армии резко усилилось формирование танковых частей. Производство танков было организовано на базе автомобильных заводов и в настоящее время в японской армии приняты на вооружение танки собственной конструкции.

В японской армии имеется 3 танковых полка, 5—6 автобронепоезд, несколько бронепоездов. Основным танком является танк образца «89».

Его характеристика: вес 12 т, скорость до 30 км, вооружение—1 пушка 37 мм и 2 пулемета.

Кроме того имеется некоторое количество французских танков «Рено-27» и английских «Виккерс».

Вопросам механизации армии японцы уделяют очень большое внимание, производят ряд опытов тактического применения танков совместно с пехотой, конницей и в качестве самостоятельных мехсоединений.