

187  
34



1.  
Всесоюзная  
БИБЛИОТЕКА  
ИМЕНИ  
В. И. Ленина



# За рулем

П

13  
1938  
ИЮЛЬ



XX  
Выходит два  
раза в месяц

187  
34

13

ИЮЛЬ 1938 г.

Одиннадцатый  
год издания

ЗАЩИЩЕМ

Фото С. Лоскутова



Товарищ **И. В. Сталин** опускает конверт с бюллетенем в избирательную урну в 58-м избирательном участке Ленинского избирательного округа Москвы, где баллотировалась кандидатура директора завода „Красный пролетарий“ т. М. В. Челухова

# Верховный Совет РСФСР

26 июня 1938 г. — день выборов в Верховный Совет Российской Социалистической Федеративной Советской Республики — войдет в историю как всенародный праздник страны победившего социализма.

Вместе со всеми национальностями, населяющими Российскую федерацию, великий русский народ перед всем миром продемонстрировал свою беззаветную преданность родине, горячую любовь к большевистской партии, советской власти, своему вождю и учителю товарищу Сталину.

С гордостью и огромным удовлетворением весь советский народ узнал о блестящей победе сталинского блока коммунистов и беспартийных. В РСФСР голосовало 99,3% избирателей. Из них 99,3% отдали свои голоса кандидатам блока.

Новая волна энтузиазма охватила всю нашу страну. Громадным производствен-

ным подъемом, высокой производительностью труда, блестящими результатами стахановской работы — встретили трудящиеся нашей страны эту замечательную победу.

Верховный Совет РСФСР — цвет и гордость русского народа и других народов, живущих в Российской Федерации.

Только в стране победившего социализма избранниками народа являются лучшие сыны и дочери нашей родины, до конца преданные великому делу Ленина—Сталина.

Список депутатов Верховного Совета РСФСР сверкает замечательными именами. От великого родного Сталина — первого депутата, выдвинутого миллионами трудящихся нашей страны, и его ближайших соратников, до замечательных слесарей и токарей, ткачих, знатных колхозников и колхозниц, представителей советской интеллигенции, в большинстве своем происходящих из рабочего класса и крестьянства, старых и молодых ученых, учителей и учительниц, врачей и артистов. Все они честно и самоотверженно служат великому советскому народу. Все они являются верными сынами нашей цветущей родины.

Список депутатов Верховного Совета украшают своими именами бойцы и командиры родной Красной Армии, любимого Красного Флота, доблестные пограничники, славные представители советской разведки, партийные и комсомольские работники.

Среди депутатов Верховного Совета РСФСР имена знаменитых летчиков, бесстрашных танкистов, непоколебимых защитников границ нашей родины.

Советский народ по праву гордится своими избранниками, которых любовно воспитала и вырастила партия Ленина—Сталина. Голосуя за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных, советский народ голосовал за социализм, за свое счастье и счастье грядущих поколений.

Героические перелеты Коккинаки и Полины Осипенко — яркое свидетельство того, насколько безгранично мужество и стремление советских людей добиваться во славу социалистической родины новых побед за коммунизм.

Все народы нашей могучей, социалистической родины преисполнены любви и уважения к русскому народу.

Они глубоко ценят ту дружбу, которая



Пожилые избирательницы Сталинского избирательного округа Москвы возвращаются домой после голосования

Фото Л. Великжанина





В день выборов Верховного Совета Украинской ССР. На снимке — выступление кружка самодеятельности клуба железнодорожников им. Фрунзе в Киеве

Фото П. Новицкого

установилась между русскими и другими народами нашей страны на основе ленинско-сталинской национальной политики.

Русский народ по праву может гордиться тем, что его борьба за национальное освобождение народов привела к созданию Союза Советских Социалистических Республик, который изо дня в день растет, крепнет и развивается. Русский народ гордится также тем, что все народы нашей необъятной родины счастливо живут в братском союзе, что между ними уничтожены навсегда национальная вражда и недоверие.

Эту дружбу народов выковала наша славная большевистская партия в непримиримой борьбе против царизма, помещиков и капиталистов, в борьбе против троцкистско-бухаринских бандитов — агентов фашизма.

За время подготовки к выборам в Верховный Совет СССР, в Верховные Советы союзных и автономных республик накоплен огромный опыт массово-политической работы. Найдено много замечательных форм пропаганды и агитации.

Весь накопленный опыт должен быть

широко использован при подготовке к предстоящим выборам в советы депутатов трудящихся с тем, чтобы эту подготовку провести организованно, на высоком идейно-политическом уровне.

Народы нашей страны никогда так широко не были охвачены идейно-политическим воспитанием, как это имело место при подготовке к выборам в Верховный Совет СССР и в Верховные Советы союзных и автономных республик. Миллионы людей овладевают большевизмом, они активно включились в политическую жизнь страны. Необходимо закрепить достигнутый уровень политической активности масс и систематически поднимать его, вооружая большевизмом все большие массы трудящихся.

Подлые изменники — троцкистско-бухаринские шпионы пытались нанести нам удар из-за угла, пытались подорвать мощь нашей великой родины. Разящая рука советского правосудия стерла их с лица земли. Такая участь ждет всякого, кто осмелится посягнуть на нашу страну, на социалистический строй, являющийся основой народного счастья.





Бойцы и командиры Н-ской части Киевского военного округа единодушно подписываются на Государственный заем третьей пятилетки (выпуск первого года)

Фото М. Агеева

С помощью славной советской разведки, возглавляемой сталинским наркомом товарищем Ежовым, трудящиеся нашей страны выкуривают из всех нор гнусных предателей, шпионов и диверсантов и уничтожают всех их до одного.

Наша славная, могучая Красная Армия

и Военно-Морской Флот, вооруженные по последнему слову оборонной техники, опирающиеся на поддержку всего советского народа, беспощадно уничтожат врагов нашей родины, откуда бы они ни появились.

С радостью встречают новую победу сталинского блока коммунистов и беспартийных бойцы республиканской Испании, защищающие в жестоких боях независимость своей родины от фашистских варваров.

Победа сталинского блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховные Советы союзных и автономных республик ободряет китайский народ, который героически отстаивает свою землю от кровавых японских захватчиков.

Единство и сплоченность всего великого советского народа, ярко продемонстрированные в незабываемые дни выборов, получили сейчас новое замечательное подтверждение.

Выпущенный заем первого года третьей сталинской пятилетки встречен с радостью и огромным подъемом. Единодушной подпиской на заем рабочие, колхозники, бойцы и командиры Красной Армии, Осоавиахимовцы выражают беспредельную преданность коммунистической партии, советскому правительству, вождю народов товарищу Сталину свою непоколебимую волю к защите родины.

Растет и крепнет морально-политическое единство советского народа. День выборов в Верховный Совет Российской Социалистической Федеративной Советской Республики навсегда останется в памяти народов нашей страны.

Воодушевленные этой победой народы Советского Союза во главе с великим и любимым вождем народов товарищем Сталиным радостно и уверенно продолжают свое победное шествие к коммунизму.

Б. Григорьян

20 июля закончила свою работу Первая Сессия Верховного Совета РСФСР, прошедшая в обстановке исключительного единодушия и большевистской деловитости.

Первая Сессия избрала Президиум Верховного Совета и образовала Правительство Российской Федерации—Совет Народных Комиссаров РСФСР. Председателем Президиума Верховного Совета РСФСР избран депутат т. А. Бадаев.

Правительство РСФСР, возглавляемое т. Н. Булганиным, состоит из политических деятелей, которым доверяет весь народ. Им обеспечена единодушная поддержка миллионов трудящихся—граждан РСФСР.



# ДЕПУТАТ—ТАНКИСТ МИХЕЕВ

Депутат Верховного Совета РСФСР от Хабаровско-Кировского избирательного округа Владимир Михеев — младший из пяти братьев одной славной, героической семьи Михеевых.

Один за другим уходили старшие братья из села Воецкое на Волге в Красную Армию, на Дальний Восток. Они шли в ряды Особой Краснознаменной, чтобы под командованием славного маршала товарища Блюхера защищать свою родину-мать.

Первым по призыву ушел в армию Павел, а вместе с ним добровольцем пошел Виктор.

С радостью, провожая их из села до ближайшей станции, младший брат Владимир думал о том, как долго придется ждать ему, парню 1918 года рождения, призыва в Красную Армию.

Каждое письмо, приходившее с Дальнего Востока в село Воецкое на имя колхозника Дмитрия Федоровича Михеева, было праздником для всей семьи и огромной радостью для Владимира.

Он стремился во что бы то ни стало вместе с братьями служить своей родине на рубежах Дальнего Востока и поэтому не терял времени попустому. Много читал книг и больше всего о гражданской войне, увлекался военной литературой. И в каждом письме к своим братьям упрашивал их взять его к себе в Особую Краснознаменную Дальневосточную Армию, пытаясь доказать, что возраст не имеет серьезного значения.

И вот наступил, наконец, счастливый для него день. Старший брат Павел пригласил Владимира на Дальний Восток. Но и на этот раз не удалось Владимиру осуществить свое горячее желание. Добровольцем в ОКДВА его не зачислили.

— Молод, — сказали ему. Надо еще немного поработать до армии.

И он начал работать в оборонных мастерских.

\* \* \*

На дальневосточной границе зашевелились японские империалисты. Самураи пы-



Экипаж братьев Михеевых за разбором выполненной боевой задачи

Фото Л. Великжанина



тались забраться в советский огород, но были отброшены нашими доблестными пограничниками.

В бою с японцами пал славный боец, молодой волжанин Семен Лагода, защищавший до последней капли крови Страну Советов от подлых японо-манчжурских наймитов.

Но не было бреши в рядах бойцов. Иван — второй сын бывшего батрака, активного участника боев гражданской войны, ныне слесаря Исаклинской МТС и депутата Верховного Совета РСФСР Федора Абросимовича Лагоды — приехал заменить погибшего героя.

Не остался в долгу перед своей любимой родиной и Дмитрий Федорович Михеев. Он стал собираться в путь, чтобы побывать у своих сынов и в письме к командующему ОКДВА маршалу Советского Союза т. Блюхеру просил не отказать Владимиру в исполнении его заветного желания. Отец сообщал, что и другие два его сына — Федор и Иван — готовы поехать по первому зову в Дальневосточную армию.

Федора и Владимира зачислили в танковую часть. Через некоторое время по просьбе патриота-отца был принят в ряды ОКДВА пятый сын — комбайнер Иван. И вскоре всей Советской стране стал известен грозный танковый экипаж братьев Михеевых.

Владимир — самый младший из четырех братьев-танкистов михеевского экипажа. Примерный комсомолец, командир башни танка, он в этом году принял красную присягу и с большевистским упорством овладевает военным искусством.

Экипаж михеевского танка поставил перед собой боевую задачу — быть образцом для всех танковых экипажей. Каждый из братьев взял на себя обязательство — в короткий срок научиться водить боевую машину, освоить ремонт ее и стрелять на «отлично».

Чтобы выполнить эти обязательства, Владимиру пришлось поработать больше всех братьев, проявить максимум упорства и настойчивости. Старший Павел пришел в танковый экипаж младшим командиром. Он хорошо знал стрелковое дело, был политически подготовлен. Иван был до армии трактористом и комбайнером и ему без особого труда удалось освоить технику вождения танка. Федор проходил допризывную подготовку.

И Владимир учился больше других, чтобы скорее стать передовым танкистом, снайпером стрельбы, отличником политической учебы. Во многом ему помогали братья и вскоре он занял ведущее место в экипаже Михеевых.

Зимой танк Михеевых участвовал в тактических учениях и экипаж его заслужил высокую похвалу т. Блюхера. На тактических учениях был и Дмитрий Федорович Михеев — отец славной четверки танкистов.

Владимир вступил в комсомол, активно включился в общественную жизнь и решил, что не только ему самому нужно учиться на «отлично», но и всеми силами помогать товарищам по подразделению. Слово молодого бойца Владимира Михеева не расходится с делом. Несмотря на свою молодость, он пользуется заслуженным авторитетом у бойцов и командиров.

Есть в ОКДВА славный танковый экипаж, получивший название «экипажа танкистов-патриотов». Командир этого экипажа — Иван Мичурин, механик-водитель — Иван Лагода.

Экипаж патриотов обратился с открытым письмом к михеевскому танковому экипажу, вызывая братьев Михеевых на социалистическое соревнование.

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

Танковый экипаж братьев Михеевых, обсудив письмо братьев Лагода и Мичуринных, вызов принял. Это послужило началом разворачивания массового соревнования танкистов. По примеру братьев Михеевых, Лагода и Мичуринных сейчас соревнуются многие подразделения, экипажи, водители и командиры башен.

Славный представитель михеевского экипажа, молодой, настойчивый, овладевающий в совершенстве боевой и политической подготовкой Владимир Михеев, преданный сын родины, единодушно избран трудящимися Хабаровско-Кировского избирательного округа депутатом Верховного Совета РСФСР.



# ИЗБРАННИКИ НАРОДА — СТАХАНОВЦЫ ПОЛЕЙ



Мухаджир Асхадович Гогушев — комбайнер Черкесской МТС — депутат Верховного Совета РСФСР от Ежово-Черкесского избирательного округа Орджоникидзевского края



Анна Киреевна Кофанова — комбайнер Архангельской МТС — ныне слушатель Высшей коммунистической сельскохозяйственной школы — депутат Верховного Совета РСФСР



Мария Александровна Краснова — трактористка Ульяновской МТС Московской области — депутат Верховного Совета РСФСР от Воскресенского избирательного округа Московской области



Александр Васильевич Макаров — бригадир тракторной бригады Нерехтской МТС — депутат Верховного Совета РСФСР от Нерехтского избирательного округа Ярославской области



# Добиться максимальной производительности автомашин на уборке урожая

На необъятных просторах колхозных полей созревает высокий урожай — новый показатель могущества колхозного строя.

Со всех концов Советской страны — черноземных полей Украины и Кубани, с Волги и Сибири — идут радостные вести о хороших видах на урожай. И это отнюдь не случайно.

Успехи в области организационно-хозяйственного укрепления колхозов, мощный подъем социалистического соревнования, возросшая механизация, очищение земельных органов, совхозов и МТС от троцкистско-бухаринских вредителей и выдвижение новых кадров, преданных делу партии Ленина—Сталина, — обеспечили в текущем году проведение весеннего сева в короткие сроки, лучшими семенами и лучшее качество полевых работ. Эти же успехи, при условии высокой организованности и своевременного проведения уборочных работ, обеспечат досрочное выполнение сталинского задания о ежегодном сборе 7—8 млрд. пудов зерна.

Опубликованное 24 июня постановление Совета народных комиссаров Союза

ССР «Об уборке урожая 1938 года» мобилизует партийные, советские и в первую очередь земельные органы, массу колхозников и рабочих совхозов на образцовое проведение уборки и хлебосдачи. Оно требует взять под строжайший контроль отстающие участки, учесть допущенные в прошлом году в некоторых районах грубейшие ошибки в организации уборочных работ, заготовке, вывозке и хранении хлеба, устранить помехи и добиться того, чтобы убрать урожай в короткие сроки и без потерь.

«Совет народных комиссаров Союза ССР, — говорится в постановлении, — обращает внимание советских и особенно земельных органов, МТС, совхозов и колхозов на необходимость учета особенностей предстоящей уборки в связи с ожидаемым хорошим урожаем и более ранним началом уборки в восточных районах и требует особо тщательной подготовки к уборке комбайнов, простых уборочных и зерноочистительных машин, четкой организации труда на уборочных работах, преодоления самотека и самоуспокоенности в подготовке к уборке урожая».

МТС, колхозам и совхозам сейчас необходимо срочно выполнить три основных условия: установить объем и сроки проведения работ, правильно расставить людей и полностью использовать механическую и живую тяговую силу и транспортные средства.

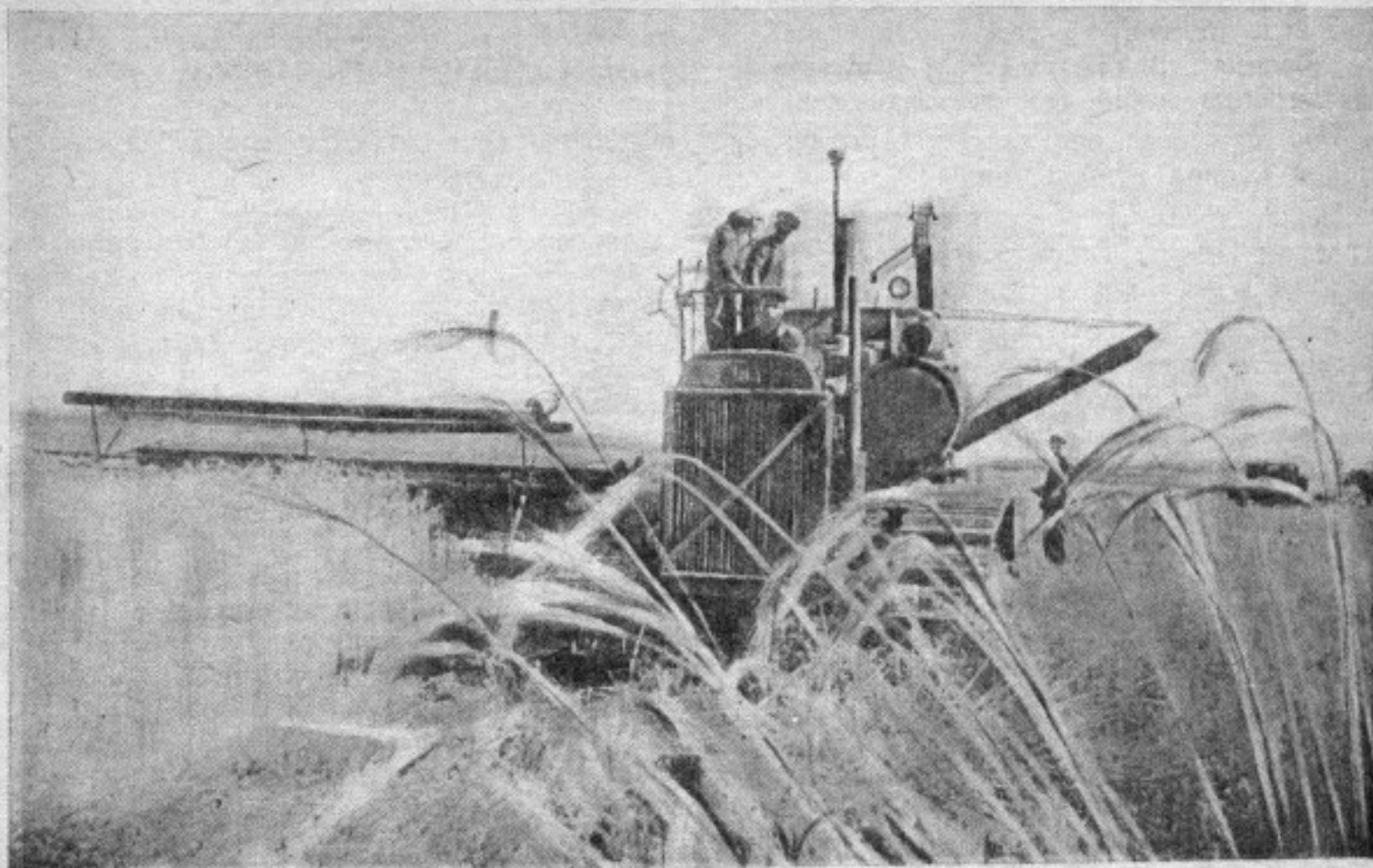
В связи с исключительной ролью транспорта для своевременного выполнения совхозами и колхозами государственных планов и обязательств по поставкам, а также в борьбе с потерями урожая, Совнарком Союза ССР предлагает принять все меры к быстрейшему окон-



Лучшая трактористка женского тракторного отряда Демьянобеденской МТС (Ново-Анненский район, Сталинградской обл.)  
Е. С. Долгова

Фото А. Маклецова





Колхоз им. Сталина (Харабалинский район, Сталинградской обл.) приступил к уборке озимой ржи комбайнами. Комбайны работают без перебоев  
Фото Кубракова

чанию ремонта автомашин в автоколоннах, МТС и колхозах и приведению в порядок дорог и мостов.

Можно ли считать, что автотранспорт вполне подготовлен к боевой работе на колхозных и совхозных полях?

Сведения с мест в значительной мере неутешительны. Об этом свидетельствуют и материалы, напечатанные в этом номере журнала о подготовке автотранспорта к уборочной кампании в системе Союзсовхозтранса.

Наиболее неблагоприятные участки — это ремонт, снабжение запасными частями и резиной.

В Курской области из 2 440 автомашин, принятых от МТС трестом Сельхозтранс, к началу июля больше половины нуждалось в ремонте. Областная контора «Автотрактородеталь» обеспечила ремонт автомашин запасными частями только на 20%.

В Николаевской автобазе Совхозтранса нехватает для автомобилей ЗИС и АМО конических шестерен и кареток 3-й и 4-й передач. Автобазы Николаевского отделения ощущают также острый недостаток в резине.

В Петровской межрайонной автоколонне Сельхозтранса Орджоникидзевского

края из 31 автомашин могут быть немедленно пущены в эксплуатацию только три. Многие МТС подошли совершенно безответственно к разрешению важнейшего вопроса — ремонта. Имея хорошие мастерские, Петровская МТС должна была отремонтировать 24 машины, но с этой задачей не справилась.

Благодушию, самоуспокоенности и всякому проявлению распушенности, которые на-руку только нашим врагам, надо объявить самую решительную борьбу.

Необходимо твердо помнить, что своевременная отгрузка зерна из-под комбайнов, своевременная сдача хлебопоставок зависит от того, насколько подготовлен к этому автомобильный парк, насколько бесперебойно будут работать автомашины в короткий период уборки урожая.

Серьезное внимание надо обратить также на состояние и ремонт колхозных автомашин, которые зачастую не обеспечены техническим надзором со стороны земельных органов и нередко используются бесхозяйственно.

Ни одной неотремонтированной машины к уборке урожая!

Добиться максимальной производительности машин, повысить ежедневные нормы выработки!





Шире развернуть социалистическое соревнование среди водителей автомашин, делая опыт передовых достоянием масс!

Вот основные задачи автотранспортников в период уборки урожая.

МТС, колхозы и совхозы имеют все условия для образцового проведения уборки и хлебосдачи в этом году.

«Высокая машинно-техническая вооруженность сельского хозяйства, — говорится в постановлении СНК СССР, — правильное использование мощного парка первоклассных тракторов, комбайнов и автомашин позволяют значительно поднять производительность труда, полностью, без потерь, убрать хороший урожай. Для этого в первую очередь необходимо правильно организовать труд на уборке, решительно бороться с настроениями само-

успокоенности и зазнайства достигнутыми успехами, не допускать притупления революционной бдительности и беспощадно выкорчевывать остатки неразоблаченных еще врагов народа».

«Образцовая организация уборки, выполнение полностью и в срок обязательств перед государством по сдаче сельскохозяйственных продуктов должны быть предметом первейшей заботы руководителей МТС, колхозов и совхозов, передовиков сельского хозяйства и всей массы колхозников и работников совхозов. Успешная уборка и хорошее сохранение урожая обеспечат стране обилие продуктов сельского хозяйства, дальнейшее организационно-хозяйственное укрепление и рост богатства колхозов, дальнейший значительный рост зажиточности колхозников».

## Вывезти урожай во-время и без потерь

В своем постановлении «Об уборке урожая 1938 г.» Совет народных комиссаров Союза ССР обращает особое внимание на необходимость «учесть допущенные в прошлом году в некоторых районах грубейшие ошибки в организации уборочных работ, заготовках, вывозке и хранении хлеба, в результате чего имели место большие потери».

Это постановление Совнаркома имеет прямое отношение к Наркомату совхозов СССР и его транспортной организации — «Союзсовхозтранс», на которую возложена ответственная задача — осуществить переброску будущего урожая зерна с совхозных полей на государственные элеваторы. Для выполнения этого постановления «Союзсовхозтранс» должен решительно перестроить свою работу, покончить с имеющимися еще ошибками и недочетами, шире использовать опыт и достижения стахановцев транспорта.

Уже в прошлом 1937 году в результате социалистического соревнования среди водителей машин «Союзсовхозтранс» выявлено немало стахановцев и ударников. Десятки и сотни шоферов показали образцы подлинно социалистического труда, перекрывая технические и эксплуатационные нормы. Так например, шоферы Каховской автобазы, Николаевского отделения, тт. Кривонос и Клименко прошли в прошлом году на пятитонном грузовике Ярославского завода без капитального ремонта по 120 тыс. км.

Развитие стахановских методов работы, наряду с пополнением совхозного автопарка, дает возможность успешно выполнить текущий производственный план «Союзсовхозтранс». Справиться во-время с боевым заданием — в 20 дней вывезти из совхозов на элеваторы все зерно — можно в том случае, если автобазы и их автоколонны проявят максимум мобильности. Необходимо также, чтобы «Союзсовхозтранс» осуществил некоторые организационные и технические мероприятия, выдвигнув на первый план правиль-

ную расстановку кадров и оперативное руководство ими.

В системе «Союзсовхозтранс» закончилась подготовка и переподготовка руководящих кадров — начальников колонн, шоферов-механиков, директоров автобаз, начальников отделов эксплуатации автобаз, диспетчеров и т. д. На курсы начальников колонн и механиков были выдвинуты передовые шоферы — стахановцы и ударники; лучшие начальники колонн стали начальниками автобаз. Нужно твердо опереться на эти новые, технически подготовленные кадры и содействовать их дальнейшему росту.

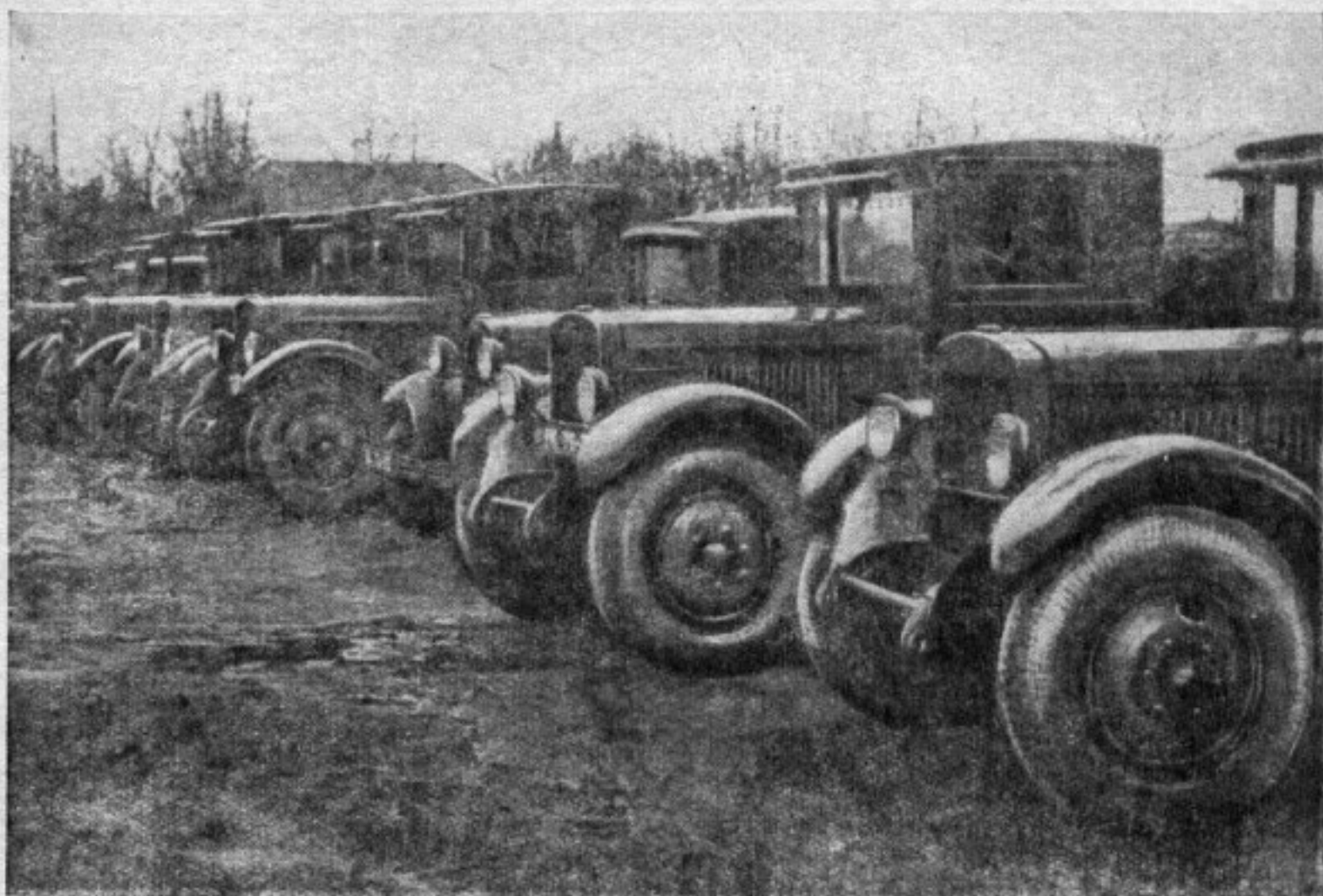
Важнейшая задача, поставленная перед «Союзсовхозтранс» в предстоящую уборочную кампанию — повысить производительность автомашин в среднем на 30% — вполне осуществима. Эту задачу «Союзсовхозтранс» может разрешить путем увеличения рабочего времени машины с 16 до 20 часов в сутки и сокращения простоев под погрузкой и разгрузкой.

В прошлом году простои составляли в среднем на каждую езду машины 60 минут вместо 25, допускаемых планом. Для сокращения простоев в текущем году необходимо обеспечить прием зерна автомашинами на ходу непосредственно из-под комбайнов. Это резко увеличит суточную выработку автотранспорта.

В 1937 г. средняя выработка на одну автомашину ЗИС (трехтонку) составляла 381 тонно-километр. В этом году среднесуточная выработка по плану «Союзсовхозтранс» должна составить на каждую машину не менее 500 тонно-километров. К тому же на асфальтированных дорогах будут применяться автоприцепы.

Одним из важнейших участков в работе автохозяйств «Союзсовхозтранс» является борьба за экономию горючего. Пережог, потери горючего при транспортировке, хране-





Колонна отремонтированных автомашин «Сельхозтранса» готова к уборке урожая (Шполян-ский район, Киевской обл.)  
Фото Г. Самарова

нии его и заправке автомашин недопустимо велики. В прошлом году перерасход горючего по «Союзсовхозтрансу» составил 6%. Однако «Союзсовхозтранс» и в этом году не принял действительных мер, которые гарантировали бы автохозяйства от перерасхода горючего. Все еще имеет место варварское обращение с горючим, заправка автомашин производится ведрами, не налажен учет расходования горючего. Во многих автобазах, например, в Орджоникидзевском отделении «Союзсовхозтранса», совершенно не применяются такие элементарные методы, как премирование шоферов за экономную горючего.

Особенно «отличились» в пережоге горючего автобазы Челябинского и Сталинградского отделений «Союзсовхозтранса». За первый квартал этого года перерасход бензина по Сталинградскому отделению составил 42,3%, а по Челябинскому — 62,8%. За такую бесхозяйственность нужно привлекать к ответственности.

Чтобы не допустить потерь горючего в период уборочной кампании, «Союзсовхозтранс» предложил управляющим отделениями срочно проверить техническое состояние топливного хозяйства и установить строгую отчетность по нефтепродуктам. Директора автобаз обязаны произвести необходимый ремонт резервуаров, цистерн, бочек и транспортировать горючее в исправных резервуарах. К 25 июля во всех автобазах должны быть установлены заправочные колонки для раздачи бензина и автола.

К сожалению, некоторые приказы «Союзсовхозтранса» не всегда связаны с реальными мероприятиями. Ровно год назад «Союзсовхозтранс» издал такой же приказ об установке бензораздаточных колонок, но как ни странно... не нашел на это средств. Все культурное автозаправочное хозяйство «Союзсовхозтранса» состоит из 36 колонок, полученных и установленных на местах еще в 1936 г. Свыше 70% автобаз не имеют колонок. Очевидно, в целом ряде автобаз снова будет практиковаться раздача бензина с весов. Поэтому нужно позаботиться о рационализации раздачи.

Работники производственно-технического отдела «Союзсовхозтранса» разработали схему оборудования для раздачи бензина с весов. Она очень проста и состоит из подземного резервуара и надземной бочки на десятичных весах. Бочка имеет рукав с переключателем, автоматически прекращающим отпуск горючего в случае наполнения бака автомашины. Стоимость оборудования такой автозаправочной станции не больше 1000 руб. При необходимости станция может быть легко переброшена и установлена на новом месте. Одно из преимуществ этого метода раздачи горючего состоит в том, что бензин отпускается не по объему, а по весу (не литрами, а килограммами).

Чертежи автозаправочной колонки разосланы на места. По этим чертежам в Каховской автобазе Николаевского отделения и Троицкой автобазе Челябинского отделения оборудованы станции и в этих базах пере-



При Волоколамской МТС № 1 организованы курсы трактористов. На курсах обучаются 37 молодых колхозников. На снимке — старший механик М. Гурев объясняет курсантам устройство карбюратора

Фото В. Шехлевича

расхода горючего нет. Жаль, что производственно-технический отдел «Союзсовхозтранса», будучи инициатором данного нововведения, в то же время не проявляет энергии в реализации его на местах.

Успех выполнения задания Совнаркома — в кратчайший срок и без потерь перебросить урожай зерна из совхозов на государственные элеваторы — будет решаться в отделениях, автобазах, автоколоннах каждым шофером и каждым работником автохозяйства. Залогом успеха должно быть внедрение стахановских методов работы.

В системе «Союзсовхозтранса», по почину стахановцев-шоферов, широко разворачивается социалистическое соревнование по образцовой перевозке нового урожая. Недавно в отделениях «Союзсовхозтранса» прошли конференции авторботников-стахановцев. На этих конференциях шоферы, механики, начальники колонн обменялись опытом работы, заключили социалистические договоры, взяли на себя конкретные обязательства и потребовали от руководящих работников «Союзсовхозтранса» конкретной помощи и большевистского оперативного руководства.

Конференция стахановцев Орджоникидзевского отделения в своей резолюции отметила, что директора автобаз не премируют шоферов за экономию горючего. На конфе-

ренции шоферы взяли на себя обязательство — добиться в уборочную 10% экономии горючего и потребовали от директоров автобаз обеспечить четкую круглосуточную работу автозаправочных пунктов, оборудовать их так, чтобы заправка автомашин ЯГ занимала не более 12 мин., заправка АМО, ЗИС — не более 10 мин. и заправка ГАЗ-АА — не более 8 мин. Конференция вызвала на соцсоревнование работников автобазы Ростовского-на-Дону отделения.

Водители и авторботники Донецкого отделения заключили социалистический договор с водителями и авторботниками Харьковского отделения на образцовое проведение перевозки урожая. В этом договоре дон-

бассовцы и харьковчане взаимно взяли обязательство — вывезти урожай на 3 дня раньше срока, установленного правительством, ликвидировать аварийность, решительно бороться за экономию горючего, снизить себестоимость перевозок на 5%.

Социалистическим соревнованием охвачено около 70% автобаз «Союзсовхозтранса». Но результат соцсоревнования зависит во многом от того, как ответственные работники отделений и автобаз будут руководить соцсоревнованием, как они будут помогать стахановцам и ударникам — шоферам и всем авторботникам — выполнить свои социалистические обязательства.

К сожалению, до сих пор повседневное руководство социалистическим соревнованием со стороны многих руководителей «Союзсовхозтранса» отсутствует.

Для того чтобы руководить соцсоревнованием, работники «Союзсовхозтранса» должны знать лучшие автохозяйства, лучших шоферов-стахановцев, их достижения и трудности, мешающие стахановской работе.

Приближающийся период массовых перевозок зерна требует от руководителей «Союзсовхозтранса» большей оперативности и напряжения всех сил.

Дм. Вольф

## ВОДИТЕЛИ АВТОТРАНСПОРТА!

*Мобилизуйте все силы, чтобы хорошо начатый сельскохозяйственный год закончить с еще большим успехом. Широко развертывайте социалистическое соревнование за образцовую уборку и вывозку богатого урожая.*



# ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ДВУХЯРУСНЫЙ ТРОЛЛЕЙБУС

26 июня, в день выборов в Верховный Совет РСФСР, по улицам Москвы начал курсировать первый советский двухярусный троллейбус, выпущенный Ярославским автозаводом

На снимке — двухярусный троллейбус на улице Горького у гостиницы «Москва»

Фото

П. Воронова

Рабочий коллектив Ярославского автозавода одержал большую победу. В подарок москвичам ко дню выборов в Верховный Совет РСФСР он изготовил первый двухярусный троллейбус — ЯТБ-3.

Эта машина поражает каждого своими размерами. Ее длина — 9 м 47 см, высота — 4 м 80 см, ширина — 2 м 43 см.

В двухярусном троллейбусе предусмотрен максимум удобств для пассажиров. В первый этаж ведет двустворчатая дверь, открывающаяся и закрывающаяся пневматически. Здесь по бокам разместилось 32 удобных мягких сиденья. Стены отделаны дерматином, оконные рамы выкрашены под цвет красного дерева.

## Одноэтажный троллейбус с цельнометаллическим кузовом

Конструкторы Ярославского автозавода приступили к техническому проектированию одноэтажного троллейбуса с цельнометаллическим кузовом. В этом году будут выпущены опытные образцы, а с будущего года начнется серийное производство этих машин.

Новый троллейбус имеет трехосное шасси, что должно значительно увеличить его грузоподъемность и к тому же повысить срок службы червячных пар, которые сейчас быстро изнашиваются. Рама шасси изготавливается из цельноштампованных лонжеронов и трубчатых поперечин.

Каркас кузова будет состоять из стальных труб прямоугольного сечения и штампованных профилей из тонколистовой стали. Для облицовки каркаса используются тонкие алюминиевые листы и частично стальные, что облегчает вес каркаса.

Металлический кузов отличается большим преимуществом перед теперешним деревянным. Он примерно на 2% легче деревянного и в то же время несравненно прочнее.

С заменой деревянного кузова цельно-



Во второй этаж ведет полукруглая лестница, начинающаяся от места кондуктора. Отделка здесь так же хороша, как и в первом этаже. Мест для сиденья — 40.

Всего в троллейбусе может поместиться 84 пассажира. Отопление троллейбуса зимой производится электроплитками.

Троллейбус будет курсировать по маршруту № 1 — от площади Свердлова до Окружной железной дороги.

Целиком из советских материалов рабочий коллектив Ярославского автозавода изготовил первый троллейбус, не уступающий по качеству заграничному.

металлическим сильно упрощается производственный процесс. Если раньше много времени затрачивалось на обработку деревянных деталей и их подготовку, то теперь необходимость в этом отпадет, потребность в рабочей силе сократится вдвое и, что самое главное, троллейбусный цех будет иметь возможность работать ровно, без рывков, не теряя времени на непроизводительные простои вследствие нехватки дерева твердых пород — бука и дуба.

Внутренняя отделка кузова будет гораздо лучше теперешней. Тяжелые сиденья заменены более легкими с трубчатым каркасом. Подушки и спинки сидений вместо пружинных будут сделаны из губчатой резины.

Мотор нового троллейбуса более мощный — 74 киловатта.

Вместимость кузова увеличивается почти вдвое. В одноэтажном троллейбусе ЯТБ-2 имеются 33 места для сиденья и 5 для стояния, в новом троллейбусе — 40 мест для сиденья и 20—25 для стояния.

Н. Михайлов

Ярославль, автозавод

# БОЛЬШОЙ ПРОБЕГ

## газогенераторных автомобилей



Инж. Ф. ФОМИН —  
пом. командора пробега  
по технической части

Руководители пробега. Слева направо — командор пробега А. Никаноров, пом. командора по технической части Ф. Фомин и пом. командора по политчасти Н. Барешенков

Фото Д. Фавиловича

Применение транспортных газогенераторов имеет огромное народнохозяйственное значение.

Газогенераторные автомобили, как известно, не требуют жидкого топлива и могут работать на дешевом твердом топливе (древесных чурках, древесном угле и пр.), которое имеется у нас в Советском Союзе в достаточном количестве.

За последнее время газогенераторные автомобили проникли в самые отдаленные уголки нашей страны. Интерес к ним непрерывно повышается, потребность в них возрастает с каждым днем.

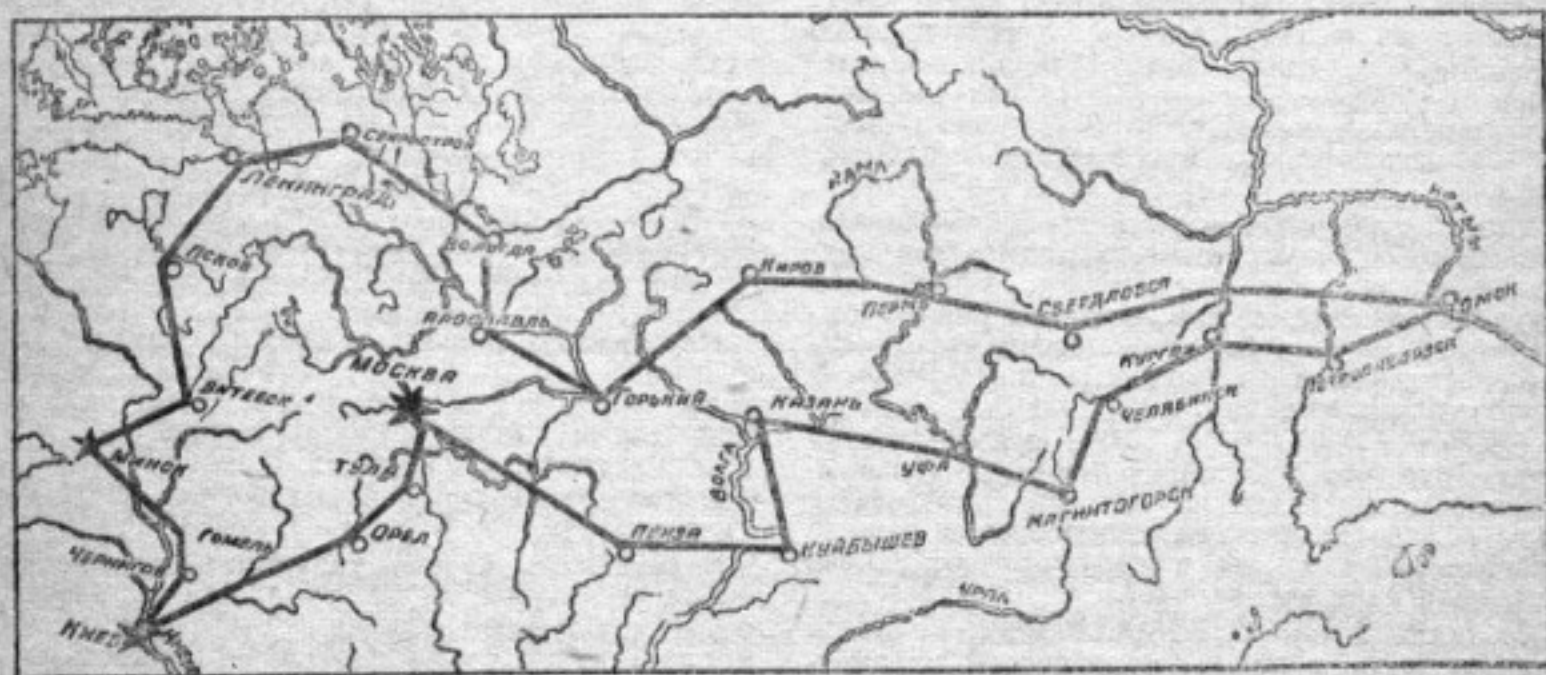
Теперь уже можно сказать, что мы располагаем основными типами газогенераторных автомобилей, надежных в работе.

Исходя из общего развития газогенераторостроения, внедрения газогенераторов в народное хозяйство и учитывая необходимость их наибольшей популяризации, Совнарком СССР в своем постановлении от 28 апреля 1938 г. предложил организовать большой пробег газогенераторных автомобилей.

Маршрут пробега, начавшегося 1 июля, охватывает в основном такие районы, где наиболее эффективно можно использовать газогенераторный автомобиль. Колонна машин стартовала в Москве, откуда пошла на восток до Омска через Пензу—Куйбышев—Казань—Челябинск, затем возвратится на запад через Свердловск—Пермь—Горький—Ярославль—Ленинград, пройдет через столицы Белоруссии и Украины и финиширует снова в столице Союза. Протяженность маршрута — свыше 10 000 км.

Пробег продлится около двух месяцев. Колонна будет проходить в сутки в среднем 200—250 км. Большую часть пути машины пройдут по проселочным дорогам.

В колонну пробега включены 12 газогенераторных автомобилей, из которых четыре



Маршрут пробега газогенераторных автомобилей



автомобиля ЗИС-21, два автомобиля с газогенераторными установками ГД-13 системы инж. Декаленкова, четыре автомобиля ГАЗ-АА с установками НАТИ Г-14, работающими на древесных чурках, и два автомобиля, работающих на древесном угле (НАТИ Г-21 и НАТИ Г-23).

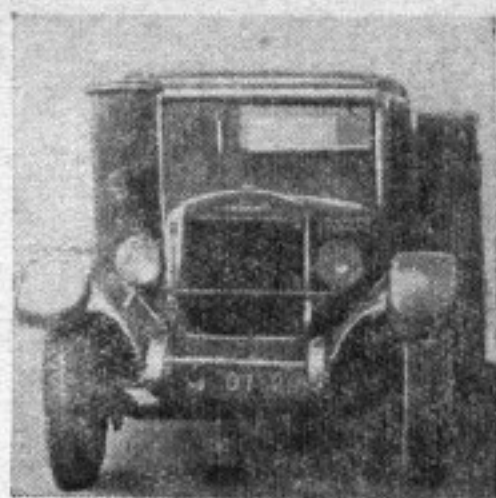
Колонну сопровождают два атомобиля М-1 и два обслуживающих грузовых автомобиля ГАЗ-АА с карбюраторными двигателями.

Участвующий в пробеге газогенераторный автомобиль ЗИС-21 является модернизированным автомобилем ЗИС-13. По схеме установка ЗИС-21 практически не отличается от ЗИС-13, но конструктивно она во многом улучшена. В частности, изменено крепление и расположение генератора и охладителей. Генератор помещен на правой стороне, охладители убраны под платформу, а тонкий очиститель расположен с левой стороны.

Газогенераторный автомобиль с установкой ГД-13—«Комсомолец» является модернизированным газогенераторным автомобилем «Пионер» инж. Декаленкова. В автомобиле ГД-13 устранены недостатки, выявленные в процессе эксплуатации старой модели. Он прошел испытания и принят на производство.

Древесно-угольные газогенераторные автомобили «НАТИ» после длительных пробеговых испытаний получили положительную оценку комиссии Наркомата машиностроения и рекомендованы на производство.

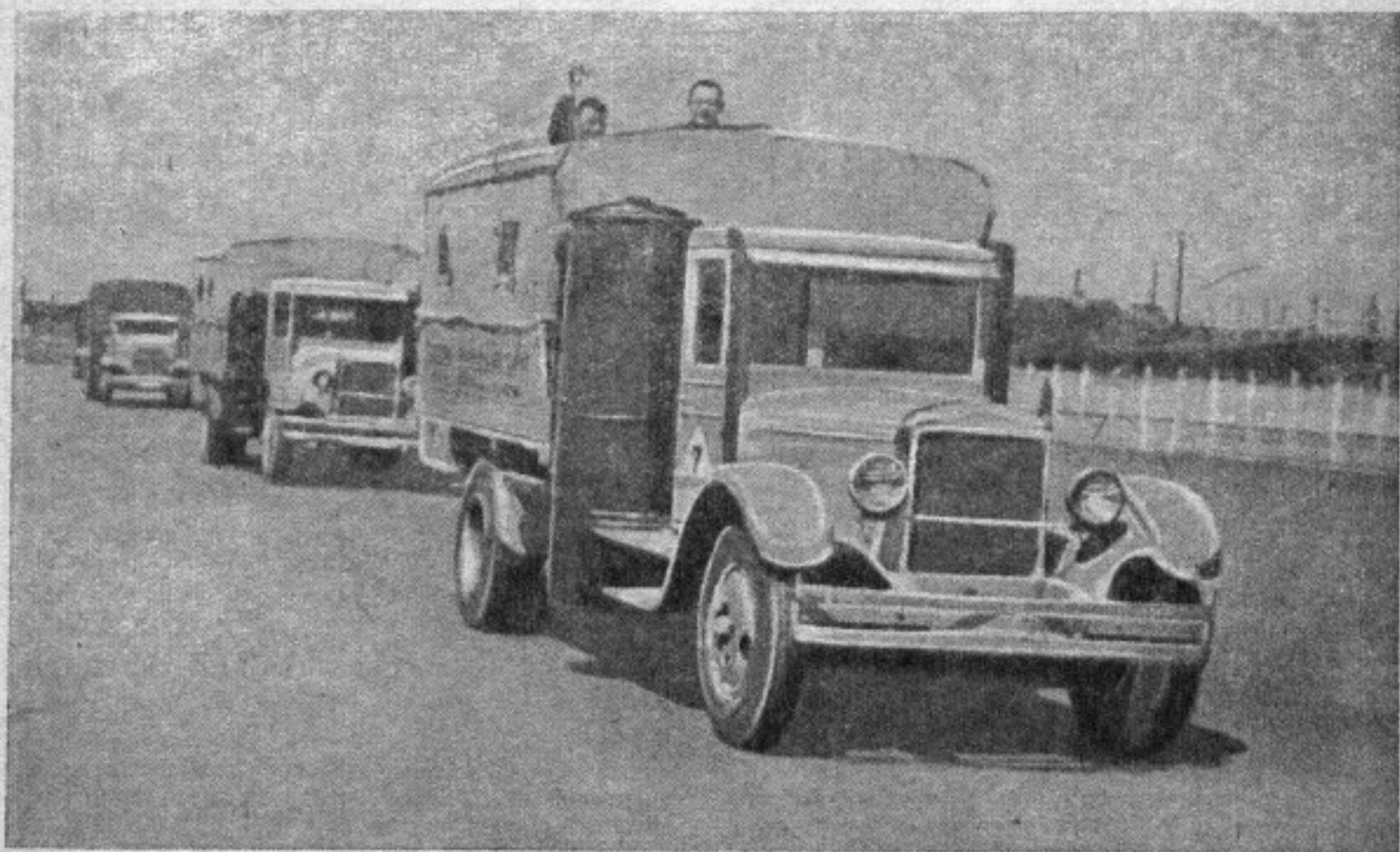
Угольные газогенераторы по конструкции весьма просты и должны в определенных районах нашего Союза найти широкое применение. По сравнению с древесными газогенераторами Г-14, Г-21 и ГД-13 они имеют то



**Газогенераторный автомобиль ЗИС-21, участвующий в пробеге**

преимущество, что у них нет такой сложной и дорогой детали, как литой топливник. Топливником здесь служит цилиндр, изготовленный из углеродистого стального листа толщиной 6 мм. Кроме того угольные газогенераторные автомобили не имеют конденсата, составляющие которого в древесных установках раз'едают рубашки бункеров, крышки люков и пластины охладителей.

Таким образом, в колонну машин, участвующих в первом большом пробеге, вошли все виды газогенераторных автомобилей. Это дает возможность не только широко популяризировать их, но и выявить работоспособность, надежность и долговечность работы газогенераторных установок и их отдельных элементов в различных дорожных условиях, конструктивные и производственные дефекты, расход топлива и смазочных материалов, динамические, пусковые и другие эксплуатационные показатели.



**Старт дан. Машины тронулись в путь.**

**Фото Д. Фавиловича**



# ЗАМЕНА ЧЛЕНСКИХ БИЛЕТОВ ОСОАВИАХИМА

1 июля началась замена членских билетов Осоавиахима. Каждый член Осоавиахима получит билет нового образца. До 1 ноября текущего года замена будет произведена во всех республиках и областях Союза. Это важное мероприятие нужно провести в срок, дружно, организованно, на основе дальнейшего улучшения оборонной работы.

Замена членских билетов — не простой технический акт, а серьезный этап в деле политического и организационного укрепления Общества содействия обороне страны. Осоавиахим с каждым днем расширяет свою деятельность, воспитывает в своих рядах пламенных советских патриотов, беззаветно преданных делу Ленина—Сталина и социалистической родине, бойцов, непримиримых в борьбе с врагами народа. Большевистская организованность, идейная сплоченность, революционная бдительность, повседневный учет и контроль играют решающую роль в деле подема всей оборонной работы на новую, высшую ступень. Замена членских билетов будет способствовать завершению перестройки рядов общества, еще большему сплочению кадров энтузиастов обороны, установлению точного учета личного состава общества, наведению порядка в организационном хозяйстве.

Пробравшаяся в Осоавиахим эйдемановская шпионская банда стремилась дезорганизовать ряды общества, развалить основные оборонные организации, отравить их ядом распушенности и анархии. В мутной воде организационного развала вредители хотели ловить рыбку для своих фашистских хозяев. Но враги жестоко просчитались.

Благодаря неусыпной бдительности советской разведки, руководимой сталинским наркомом Николаем Ивановичем Ежовым, эйдемановская шайка разоблачена и уничтожена. Многие сделано для оздоровления и укрепления оборонной работы. Однако последствия вредительства полностью еще не ликвидированы. Еще не все право-троцкистские последыши извлечены из своих смрадных нор. Далеко не всюду оружием осоавиахимовской работы стала большевистская бдительность. Так например, руководство Осоавиахима Украины не справилось с задачей ликвидации последствий вредительства и шло на поводу у врагов народа. По инициативе Центрального совета Осоавиахима СССР негодное руководство общества на Украине было смещено.

Бдительность и организованность, четкий, большевистский порядок в оборонной работе — надежное средство в борьбе против остатков вражеских сил. Замена членских билетов будет содействовать ликвидации последствий вредительства.

Проводя замену членских билетов, надо еще выше поднять в сознании трудящихся значение билета Осоавиахима. Членский билет Осоавиахима — политический документ советского патриота; он удостоверяет принадлежность трудящегося к общественной оборонной организации, целью которой яв-

ляется защита социалистической родины — помощь Рабоче-Крестьянской Красной Армии, беспощадная борьба с врагами коммунизма. Член Осоавиахима — это передовой гражданин, готовый в любой момент взять в руки винтовку и «пронзить врага оружием нашей великой Рабоче-Крестьянской Красной Армии» (Ворошилов).

Член Осоавиахима — это беззаветно преданный социалистической родине боец, неустанно изучающий военное дело, овладевающий большевизмом; он должен отлично владеть не только средствами обороны, но и наступления, чтобы в случае нападения агрессора разгромить врага на его же территории. Членский билет должен постоянно напоминать о великих обязанностях гражданина СССР, об обязанностях осоавиахимовца — будущего воина Красной Армии и Красного Военно-Морского Флота.

Наша доблестная Красная Армия воспитывает своих бойцов в духе коммунизма, в духе беззаветной преданности партии и великому Сталину. Так же воспитывает осоавиахимовцев наша оборонная организация. Примером для каждого члена Осоавиахима является красноармеец — верный сын родины, политически грамотный, дисциплинированный, храбрый, мужественный боец, овладевший в совершенстве боевой техникой и военными знаниями.

Замечательный опыт боевой и политико-воспитательной работы Красной Армии входит в плоть и кровь Осоавиахима, повышая мобилизационную готовность членов общества и развивая чувство советского патриотизма.

А это особенно необходимо теперь, когда угроза контрреволюционной войны против СССР стала еще более реальной. Десятки и сотни миллионов трудящихся капиталистических стран ввергнуты в кровавую войну. Народы Испании и Китая несут огромные жертвы, борясь за свою свободу и независимость против фашистских варваров. Мы, советский народ, не позволим вражеской ноге ступить на священную землю СССР. Поэтому все граждане Союза, и в первую очередь осоавиахимовцы, должны быть готовы к военному отпору агрессору, откуда бы он ни пытался на нас напасть.

К такой мобилизационной готовности нас призывает великий Сталин. Об этом неоднократно говорил гениальный Ленин. Вот что писал Ленин еще в 1916 г., с поразительной точностью предвидя грядущие события:

«...Победивший в одной стране социализм отнюдь не исключает разом вообще все войны. Наоборот, он их предполагает. Развитие капитализма совершается в высшей степени неравномерно в различных странах. Иначе и не может быть при товарном производстве. Отсюда непреложный закон: социализм не может победить одновременно во всех странах. Он победит первоначально в одной или нескольких странах, а остальные в течение некоторого времени останутся буржуазными или добуржуазными. Это должно вызвать не



только трения, но и прямое стремление буржуазии других стран к разгрому победоносного пролетариата социалистического государства. В этих случаях война с нашей стороны была бы законной и справедливой. Это была бы война за социализм, за освобождение других народов от буржуазии» (Ленин, т. XIX, стр. 324—325).

Продолжая и развивая эти ленинские указания, великий вождь народов товарищ Сталин в своем историческом ответе комсомольскому пропагандисту тов. Иванову говорил:

«Нужно усилить и укрепить интернациональные пролетарские связи рабочего класса СССР с рабочим классом буржуазных стран; нужно организовать политическую помощь рабочего класса буржуазных стран рабочему классу нашей страны на случай военного нападения на нашу страну, равно как организовать всяческую помощь рабочего класса нашей страны рабочему классу буржуазных стран; нужно всемерно усилить и укрепить нашу Красную Армию, Красный флот, Красную авиацию, Осоавиахим».

Вождь народов дал указания, непосредственно относящиеся к Обществу содействия обороне страны. Каждому ясно, насколько выросли задачи общества, насколько выросли обязанности члена Осоавиахима! Почетный документ советского патриота — членский билет Осоавиахима — будет постоянным напоминанием об указаниях нашего отца и учителя. Тот, кто имеет билет Осоавиахима, обязан всегда находиться на боевом посту в полной мобилизационной готовности. Кто еще не имеет билета Осоавиахима — пусть борется за право и честь получить его.

Если фашистские банды нападут на наши рубежи, осоавиахимовцы займут свои места в рядах передовых бойцов за родину, за коммунизм. Выращенные Осоавиахимом танкисты, военные шоферы, мотоциклетчики вступят в мотомехчасти Красной Армии. Воспитанные Осоавиахимом, летчики подымут в воздух истребители и бомбовозы красной авиации. Снайперы, ворошиловские стрелки, кавалеристы вольются широким потоком в ряды защитников отечества. Армия и флот, принявшие хорошо обученный и крепкий осоавиахимовский резерв, станут еще более грозной и непобедимой силой и обрушат на голову наглого врага всю мощь вооруженного советского народа.

Резерв армии вполне надежен и боеспособен в том случае, если он хорошо подготовлен, организован, учтен по всем видам оружия. Вот почему Центральный совет общества уделяет исключительное внимание организационным задачам. Поднять организационную работу на уровень политических задач — это большевистское требование особенно важно в оборонной работе. При замене членских билетов это требование должно быть выполнено всеми организациями общества.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН  
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



# ОСОАВИАХИМ

О Б Щ Е С Т В О  
С О Д Е Й С Т В И Я  
О Б О Р О Н Е И  
А В И А Ц И О Н Н О  
Х И М И Ч Е С К О М У  
С Т Р О И Т Е Л Ъ С Т В У  
С С С Р

## Образец членского билета Осоавиахима

Обстоятельно составленная Центральным советом Осоавиахима СССР инструкция о порядке проведения замены членских билетов должна быть доведена до сведения каждого члена общества. Советы первичных организаций после изучения инструкции и получения необходимых инструктивных указаний обязаны созвать общее собрание членов осоавиахимовской организации для обсуждения вопроса о замене билетов и наилучшем проведении этого мероприятия. Необходимо тщательно подготовить общее собрание, оповестить о нем заблаговременно, обеспечить максимальную явку. Нужно просмотреть и уточнить списки членов общества, чтобы не пропустить временно оторвавшихся от общественной работы товарищей; задача заключается в том, чтобы во время замены билетов таких «оторвавшихся» вновь активизировать и вовлечь в ряды Осоавиахима.

С наибольшей тщательностью и точностью нужно организовать учет членов общества, заполнение бланков билетов и учетных карточек. Замена билетов должна навести большевистский порядок в организационном хозяйстве Осоавиахима.

Практическая работа по замене членских билетов требует энергии и умения от всех руководителей осоавиахимовских организаций. Актив общества должен показать, что он организационно и политически вырос и сумеет успешно справиться с этой задачей.

*Осоавиахим должен вести массовую, политическую, военно-воспитательную работу среди всего населения нашей страны, чтобы ежедневно и ежечасно повышать мобилизационную готовность советского народа.*



# ОСОБЕННОСТИ УСТРОЙСТВА ТАНКА

Майор М. СРЕДНЕВ

Советский Союз для обороны своих границ создал могучую первоклассную Красную Армию и Военно-Морской Флот. Но оборонять границы — это не значит пассивно отражать возможные нападения наглых фашистских банд. Оборонять границы нашей Советской страны — это значит так встретить дерзнувшие напасть на нас армии фашистских государств, чтобы не только отбросить их от наших границ, но и нанести им на их территории сокрушительный удар, уничтожив основные силы противника, лишив его возможности в ближайшее время оправиться и подготовиться к новому нападению на СССР.

С момента нападения врага наша Рабоче-Крестьянская Красная Армия станет самой наступающей из всех когда-либо наступавших армий, ибо только наступлением можно добиться полного сокрушения врага. Уже во время спровоцированного японцами конфликта на КВЖД и во время пограничных столкновений с вторгшимися на нашу территорию японскими и другими белобандитами Красная Армия показала, как она может и как будет наносить удар врагу.

Для осуществления могучего наступления в случае нападения на нас армий фашистских государств Советской стране потребуются новые кадры героев-бойцов, вооруженных всеми средствами современной военной техники. Важное место в военной технике занимают танки, как мощное наступательное средство. За руль этих боевых машин должны сесть лучшие люди нашей страны, овладевшие этой сложной техникой. В будущей

войне Советской стране потребуется большое количество водителей военных машин — танков, броневых автомобилей, военных автомобилей, тракторов и мотоциклов.

Каждый гражданский шофер, мотоциклист, тракторист должен быть готов в любую минуту по призыву партии и правительства сменить руль гражданской машины на руль военной машины. А для этого надо изучать военные машины, особенности их устройства и вождения.

В первую очередь мы ознакомимся с особенностями устройства танка.

Танк — это боевая машина, обладающая способностью двигаться по пересеченной местности, преодолевать естественные и искусственные препятствия и сочетать в себе силу огня и удара, подвижность на поле боя и броневую защиту.

Если у автомобиля все его части соединяет рама, то у танка эту роль выполняет броневой корпус. В нем располагаются основные механизмы танка и люди, составляющие его экипаж.

Корпус представляет собой коробку неправильной формы, обычно суживающуюся в носовой и задней частях. У некоторых танков, например у танка «Кристи», нос делается острым.

Корпус состоит из листов брони, сваренных или склепанных между собой. Броневые листы спереди и сбоку делаются большей толщины, снизу и сверху — меньшей. На броневом корпусе сверху на специальных роликах или шариках помещаются вращаю-

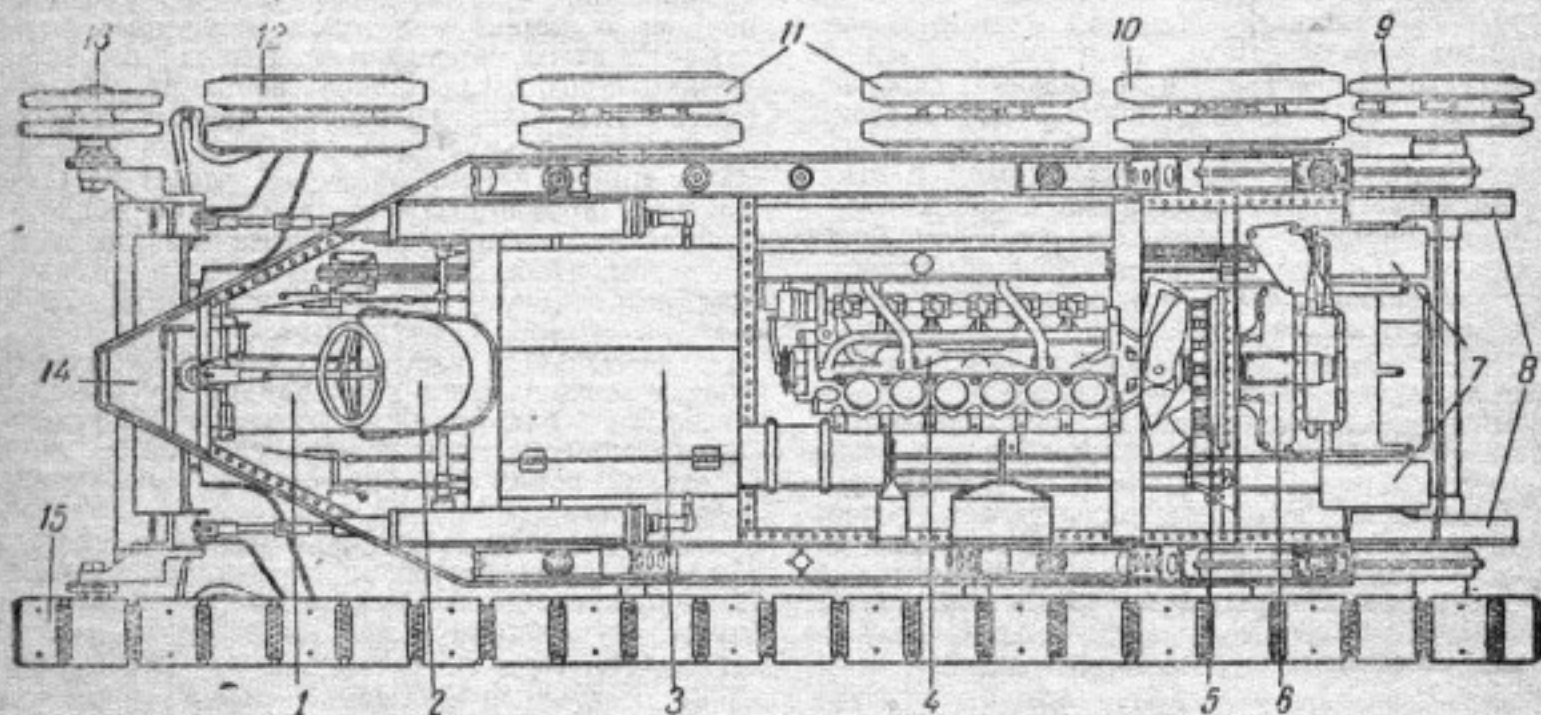


Рис. 1. План отделений колесно-гусеничного танка «Кристи» и расположения механизмов.

1 — отделение управления (виден руль для управления танком на колесном ходу); 2 — сиденье водителя; 3 — боевое отделение; 4 — двигатель; 5 — главный фрикцион (сцепление); 6 — коробка передач; 7 — бортовые фрикционы; 8 — бортовые передачи; 9 — ведущее колесо гусеничного хода; 10 — ведущее колесо колесного хода; 11 — поддерживающие колеса; 12 — управляемое колесо колесного хода; 13 — направляющее колесо гусеничного хода; 14 — нос танка; 15 — гусеница.



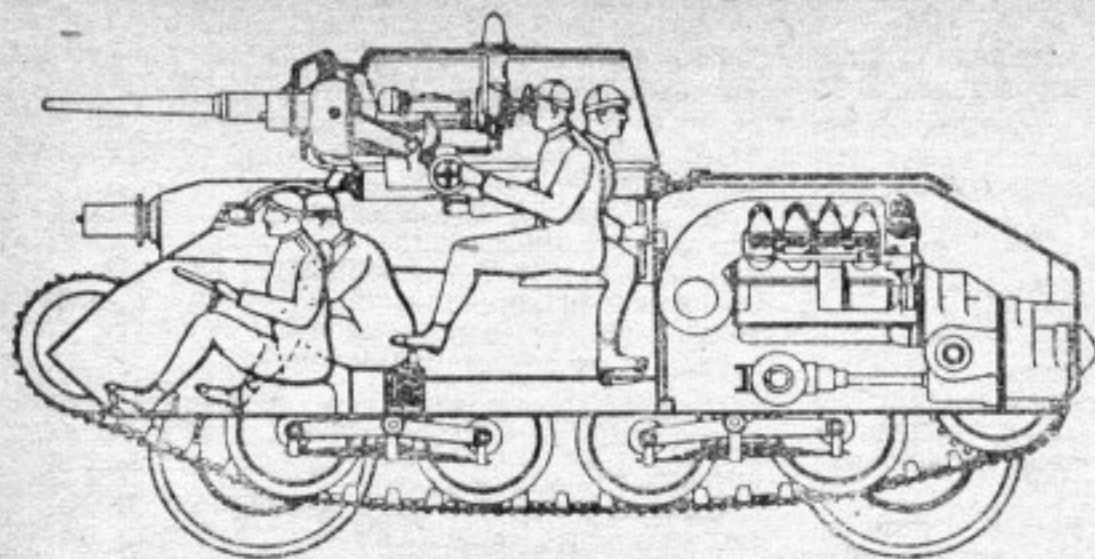


Рис. 2. Разрез шведского колесно-гусеничного танка «Ландсверк-30».

Впереди — водитель, управляющий танком на колесном ходу, рядом с ним пулеметчик переднего пулемета. В башне (боевом отделении) за пушкой сидит командир танка, он же производит наводку пушки и ведет из нее огонь; рядом с командиром, спиной к нему, сидит пулеметчик заднего пулемета. В кормовой части танка расположен двигатель.

щиеся башни, в которых размещено основное оружие танка. У легких танков башня только одна, у средних — две-три, у тяжелых — до пяти.

В броневом корпусе имеются смотровые щели и отверстия для приборов, служащих для наблюдения, кроме того имеются отверстия для подачи сигналов флажками и для ведения огня из запасного оружия.

Если броневой корпус разрезать параллельно земле и снять верхнюю часть, то мы сможем увидеть расположение в танке основных механизмов и размещение экипажа. Сделаем такую операцию с одним из интереснейших образцов современных быстроходных танков — танком «Кристи» (США).

На рис. 1 мы видим, что в носовой (передней) части танка помещается место водителя и органы управления танком. Эта часть танка называется отделением управления. Сзади отделения управления (в середине танка) расположено боевое отделение, основу которого составляет одна или несколько вращающихся башен, позволяющих производить стрельбу из орудий и пулеметов на 360°. В башнях имеются люки (отверстия в броне) для входа и выхода команды, щели для наблюдения и отверстия для сигнализации.

В боевом отделении помещается вооружение, командир танка и часть экипажа, запас боеприпасов (патронов, снарядов) и инструмент.

В задней части танка расположены двигатель и механизмы силовой передачи. Эта часть танка называется моторным отделением. Оно отделяется от боевого отделения герметической и теплоизолирующей перегородкой, не допускающей прохода угарного газа и предохраняющей от высокой температуры отделение, где работает экипаж. В перегородке находятся дверцы для доступа к двигателю изнутри танка.

Двигатель в большинстве танков помещается сзади для лучшего наблюдения водителя за впереди лежащей местностью. При расположении двигателя спереди он не дает возможности видеть местность непосред-

ственно перед танком, что затрудняет работу водителя при преодолении препятствий.

Ходовая часть танка, состоящая из системы колес, в том числе ведущего, подвески и гусениц, помещается вне броневых корпуса, с обеих его сторон.

Чтобы дополнить картину расположения в танке экипажа и механизмов, мы приводим продольный разрез танка «Ландсверк-30» (рис. 2).

Одним из основных требований, предъявляемых к механизмам танка, является их надежность, т. е. максимальная прочность всех деталей, их безотказная работа. Если танк

будет недостаточно надежным, то во время боя может произойти вынужденная остановка. В этом случае он не сможет выполнить до конца своей боевой задачи и, вероятно, будет уничтожен артиллерией противника. Отсюда ясно, насколько велико значение на-

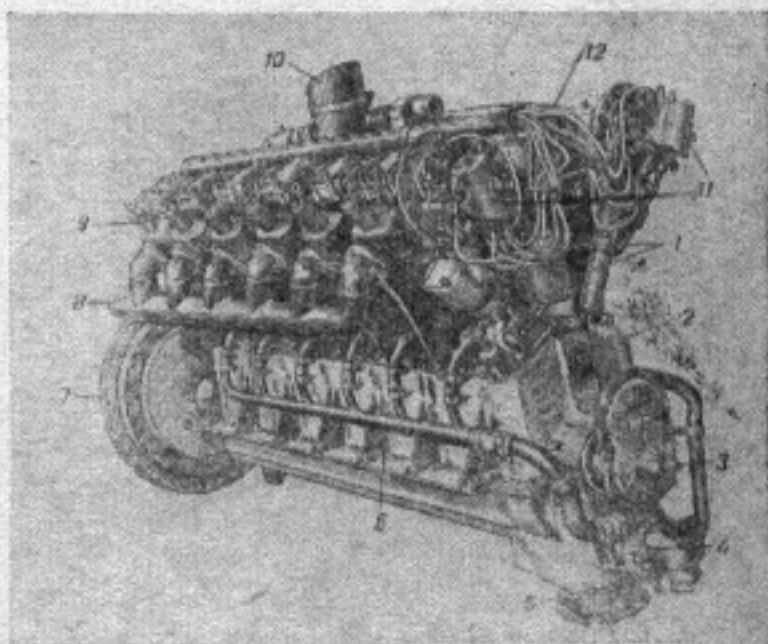


Рис. 3. Общий вид 12-цилиндрового двигателя авиационного типа с водяным охлаждением. Цилиндры расположены в два ряда под углом в 45° (V-образно)

1 — цилиндры; 2 — картер двигателя; 3 — механизм ручной заводки; 4 — водяной помп; 5 — масляный насос; 6 — труба для отвода охлаждающей воды к левой группе цилиндров; 7 — маховик (виден зубчатый венец для пуска двигателя, ход от стартера); 8 — выхлопная труба; 9 — выхлопные клапаны (приводятся в движение распределительным валом, расположенным под цилиндрами); 10 — труба для подачи воздуха к карбюраторам, которые расположены между рядами цилиндров; 11 — трансформаторы тока низкого напряжения (бобины). Каждый трансформатор питает токком высокого напряжения 12 свечей в 12 цилиндрах; 12 — проводка к свечам



дежности устройства танка, а также умения водителя обеспечить его безотказную работу.

Сердцем танка является двигатель и мы постараемся разобрать особенности его устройства по сравнению с автомобильным.

В танках употребляются разные двигатели, как по принципу работы, так и по мощности. Большинство танков в настоящее время имеет двигатели внутреннего сгорания карбюраторного типа. Однако наблюдается большое стремление перейти на двигатели типа «Дизель», которые более экономичны в работе и способны больше карбюраторных выдерживать перегрузку, что очень важно для боевой работы танка.

В сверхлегких или малых танках и танкетках применяются обычно автомобильные двигатели соответствующей мощности, а в большинстве легких и средних танков — мощные авиационные (рис. 3) и специальные танковые двигатели. Так например, быстроходный танк «Кристи» М. 1931 г. имеет двигатель авиационного типа марки «Либерти», 12-цилиндровый У-образный, с водяным охлаждением и мощностью 343 л. с. при 1400 об/мин. Этот двигатель расходует на 100 км пути — при движении на гусеницах — 125 л горючего, а на колесах — 84 л. Шеститонный танк «Виккерс» 1931 г. имеет 4-цилиндровый двигатель «Армстронг-Сидделей» горизонтального типа, с воздушным охлаждением, мощностью 88 л. с., и расходует на 100 км пути 115 л горючего (рис. 4).

Французский танк «3С» в 74 т имеет 3 двигателя по 660 л. с. общей мощностью 1980 л. с.

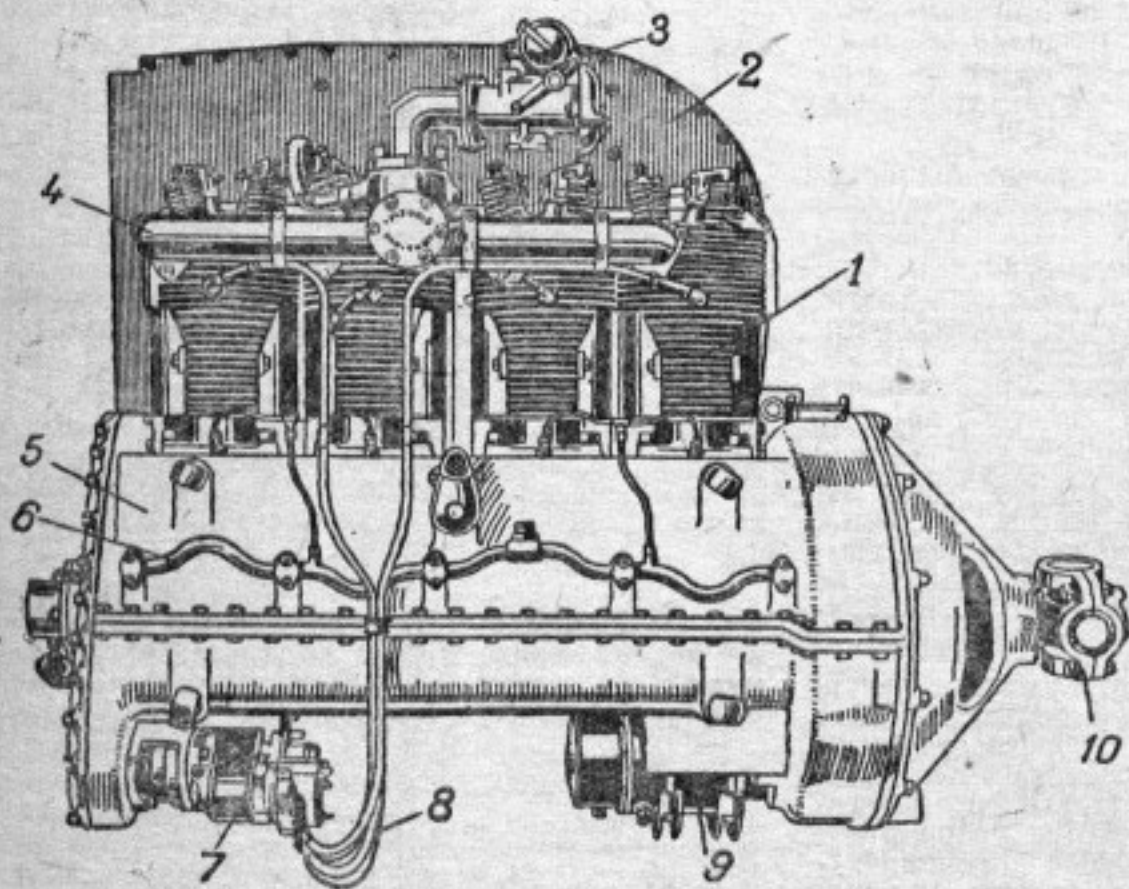


Рис. 4. Двигатель 6-тонного танка «Виккерс», 4-цилиндровый, горизонтального типа, воздушного охлаждения (вид сверху).

1 — цилиндр; 2 — кожух, в котором помещается мощный вентилятор воздушного охлаждения; 3 — карбюратор; 4 — всасывающая труба; 5 — картер двигателя; 6 — маслопровод; 7 — магнето; 8 — провода к свечам; 9 — стартер; 10 — карданное сочленение для передачи вращения в коробку передач (главный фрикцион помещается в маховике двигателя).

Приведенных цифр достаточно, чтобы показать, какая большая мощность должна быть у двигателя танков, чтобы сообщить им быстроходность в сочетании с высокой проходимостью по пересеченной местности.

Чрезвычайно желательно для танковых двигателей применение воздушного охлаждения, так как это значительно упрощает уход за ними, особенно зимой. Однако у значительного количества танков встречаются двигатели с водяным охлаждением.

Особенности устройства двигателей, применяемых на танках, в основном состоят в следующем.

Смазка подается под давлением ко всем подшипникам (коренным, распределительных валов) и шестерням. Резервуаром для масла чаще всего служит не картер, а отдельный масляный бачок. В этом случае масляный шестеренчатый насос состоит из двух отдельных насосов: одного, нагнетающего масло в систему из бачка, и другого, отсасывающего масло из картера.

Масло, которое стекает в картер после смазки частей, подается отсасывающим насосом обратно в масляный бачок. Перед тем как масло вновь направляется в систему, оно подвергается очистке с помощью фильтров и охлаждению посредством пропускания через специальный масляный радиатор или систему масляных трубок, изогнутых в виде змеевика.

Нормальное давление (около 2—3 атм.) поддерживается системой редукционных клапанов. Контроль за давлением масла и его нагревом осуществляется

с помощью масляного манометра и термометра, расположенных на щитке водителя. Двигатель, не имеющий в картере запаса масла, называется двигателем с сухим картером.

На рис. 5 мы приводим схему смазки двигателя легкого танка «Виккерс». Проследим, как движется масло. От масляного бака 13 масло поступает в нагнетающую секцию масляного насоса, откуда по маслопроводу 10 направляется в масляный радиатор, где оно охлаждается и по маслопроводу 6 поступает в фильтр 5 для очистки. Если двигатель холодный и масло в радиаторе загустело, то оно окажет большое сопротивление вновь поступающему маслу из насоса. Под действием повышенного давления открывается перепускной клапан 9 и масло, минуя радиатор, пойдет по маслопроводу 7 в фильтр 5.



Так будет до тех пор, пока масло в радиаторе не нагреется. Очищенное и охлажденное масло из фильтра по маслопроводу 4 подводится: а) для смазки коренных подшипников, б) через тонкие трубки (паучки) 3 к цилиндрам, в) от первого коренного подшипника для смазки распределительного вала 2 и к манометру 17.

В фильтре установлен редукционный клапан, который служит для того, чтобы в случае повышения давления в системе против нормы направить масло по маслопроводу 20 обратно в бак. Масло, смазав работающие части двигателя, будет стекать в картер и по наклонному его дну поступать через верхние отверстия в отсасывающую секцию насоса. Шестерни насоса по маслопроводу 19 отгонят масло обратно в масляный бак, смазав по пути через трубку 18 распределительные шестерни.

Температура нагрева масла, поступившего в бак, измеряется так называемым аэротермометром 12, помещенным на щитке водителя. По температуре масла водитель может определить нормальный или повышенный нагрев (перегрев) двигателя.

Особая надежность зажигания достигается путем помещения в каждом цилиндре не одной свечи, а двух. В этом случае система зажигания делится на две группы (правую и левую), причем каждая группа имеет по одной свече в каждом цилиндре (рис. 3) и свой отдельный источник тока (два магнето). Отказ в работе одного источника тока не выводит из строя двигателя, так как продолжает работать второй.

Танковый двигатель имеет надежную систему подачи горючего, состоящую из двух или большего количества бензиновых баков.

Кроме перечисленного, танковые двигатели снабжаются дополнительными приборами для облегчения запуска, а именно пусковым маг-

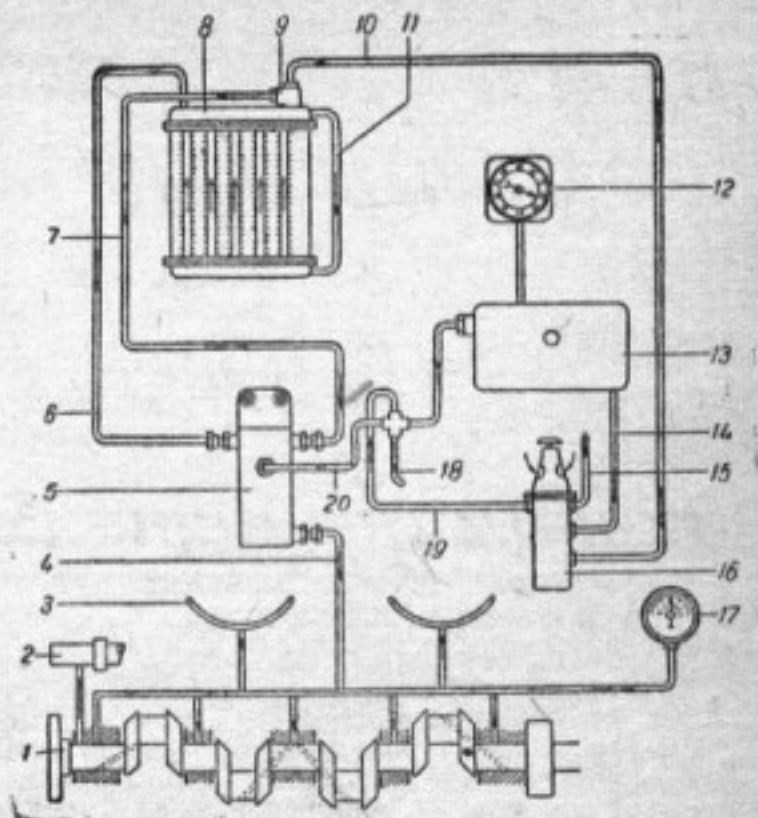


Рис. 5. Схема смазки двигателя 6-тонного танка «Виккерс».

1 — коленчатый вал; 2 — распределительный вал; 3, 4, 6, 7, 10, 14, 15, 19 и 20 — маслопроводы; 5 — фильтр с редукционным клапаном; 8 — масляный радиатор; 9 — перепускной клапан; 11 — перепускная трубка; 12 — аэротермометр; 13 — масляный бак; 16 — масляный насос; 17 — манометр давления масла в системе; 18 — трубка, подводящая смазку к шестерням распределения

нето, механизмом для ручной заводки двигателя изнутри танка.

Устройство остальных механизмов танка мы рассмотрим в следующей статье.



Танкисты-отличники Н-ской части Ленинградского военного округа: военный техник II ранга И. Самынин (слева) и водители В. Аболяев (в центре) и А. Петров

Фото Агича и Редкина



# НАМ НУЖЕН ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В газете «Правда» от 3 июня была напечатана в порядке обсуждения статья инж. Г. Зимелева «Малолитражный автомобиль», в которой поставлен вопрос о производстве в СССР дешевого массового автомобиля с рабочим объемом цилиндров меньше 1,5 л.

Ниже мы помещаем ряд высказываний о необходимости скорейшей организации выпуска надежных малолитражных автомобилей.

## Экономия металла, топлива, резины

Инж. Г. ЗИМЕЛЕВ

Громадная экономия топлива, металла, резины, гаражных площадей и т. д. — лучшее доказательство необходимости организации производства малолитражных автомобилей.

Какой же тип малолитражного автомобиля должен быть принят к производству у нас в Союзе?

В первую очередь здесь должен быть решен вопрос о литраже машины. В технических кругах по этому поводу можно услышать противоречивые мнения. Некоторые считают, что литраж такой машины должен быть до 2—2,2 л. Другие, наоборот, предлагают довести до предела идею малолитражной машины, установив ее литраж в 0,5—0,6 л.

Оба эти решения неверны. Реализация первого предложения, с одной стороны, почти уничтожит все преимущества малолитражного автомобиля, а с другой — в целом ряде областей не заменит машины среднего литража.

Второе решение, на первый взгляд весьма заманчивое и имеющее ряд примеров в заграничной практике (DKW — 0,6 л), в действительности не может быть принято, так как машина с таким малым литражом не обеспечит ни требуемых динамических качеств, ни высокой надежности в работе. Последнее должно быть особенно тщательно учтено при выборе типа малолитражного автомобиля.

Исходя из этих соображений, наиболее желательным должен быть признан литраж около 1,2 л. К этой цифре приближается большинство заграничных малолитражных моделей.

Мощность двигателя при этом должна быть в пределах 25—30 л. с. при 3 000—3 200 об/мин. При мертвом весе машины не свыше 750—800 кг и четырех пассажирах (включая водителя) двигатель такой мощности обеспечит скорость по хорошей дороге до 75—80 км/час. Средний расход топлива для машины такого класса равен примерно 6—7 л на 100 км пути.

Весьма тщательно должен быть продуман вопрос о системе охлаждения двигателя. Можно с уверенностью сказать, что для наших климатических условий воздушное охлаждение двигателя будет наилучшим. Пуск в холодную погоду при малых размерах цилиндров не будет вызывать при этом тех затруднений, какие наблюдались на больших машинах с воздушным охлаждением (например, Франклин). В то же время воздушное

охлаждение полностью разрешит вопрос о хранении и стоянке машины в зимнее время.

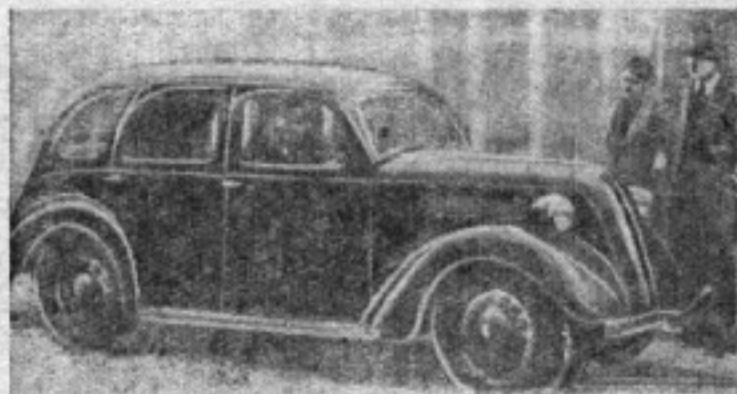
Прототипом двигателя воздушного охлаждения может послужить двигатель малолитражного автомобиля Стэвер, модель Грейф Юниор (1,5 л).

При выборе типа машины необходимо предусмотреть, чтобы она была пригодна не только для движения по городским улицам, но и по грунтовым сельским дорогам. Это приводит к необходимости выбрать машину с большим клиренсом и применением независимой подвески всех колес.

Вопрос о кузове, по нашему мнению, должен быть разрешен созданием универсального кузова типа «конвертибль». Некоторое удорожание его по сравнению с нормальным закрытым кузовом безусловно возместится повышением комфортабельности.

Опыт эксплуатации заграничных малолитражных машин у нас в Союзе весьма мал. Однако, судя по имеющимся описаниям, определенный интерес, с точки зрения возможности использования отдельных направлений в проектировании, могли бы представить следующие заграничные малолитражные машины: Англия—Моррис, Остин, Форд; Франция—Ситроен, Пежо-202, Рено-Жювакатр; Италия — Фиат; Германия—Адлер, Стэвер, БМВ.

Образцы этих машин должны быть выписаны для их всестороннего исследования и испытания в наиболее тяжелых эксплуатационных условиях (такси, почта, служба регулирования уличного движения и др.).



Английская малолитражная модель автомобиля Форд с двигателем объемом 1 172 куб. см



# Преимущества малолитражных автомобилей неоспоримы

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ —  
член-корреспондент  
Академии наук СССР

Нужно ли организовать производство малолитражных автомобилей у нас, в Советском Союзе? На этот вопрос можно ответить только утвердительно.

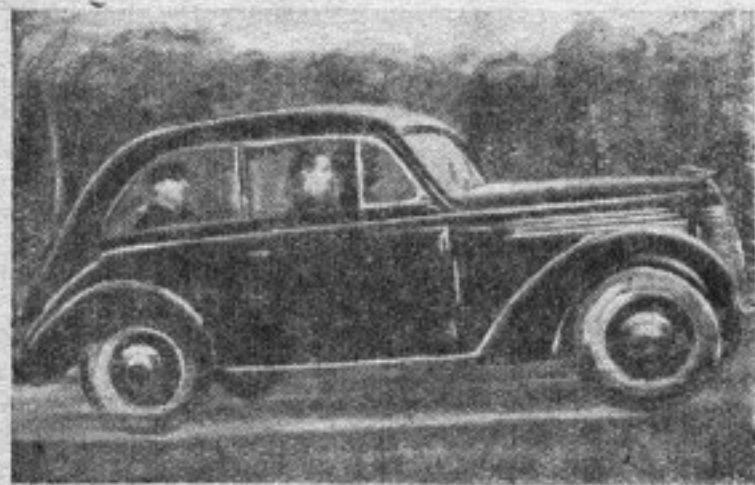
Я полагаю, что наряду с автомобилями высокого класса (ЗИС-101) и среднего типа (М-1) в СССР необходимо производить автомобили легкого типа с двигателем малого рабочего объема и, в соответствии с этим, максимально экономичным.

То, что до самого последнего времени такие автомобили не только не производятся, но даже не был поставлен вопрос об их производстве, следует в значительной мере объяснить влиянием старого вредительского руководства ГУТАП.

Основные и совершенно ясные преимущества малолитражного автомобиля — это экономия материала при производстве (главным образом металла и резины) и сокращение эксплуатационных расходов (главным образом экономия топлива).

Сколько типов малолитражных автомобилей нужно выпускать?

Я считаю, что следует, во всяком случае на первое время, организовать производство лишь одного типа автомобиля со следующими



Малолитражный автомобиль Рено-Жювакатр с двигателем объемом 1 003 куб. см

ми примерными эксплуатационными показателями.

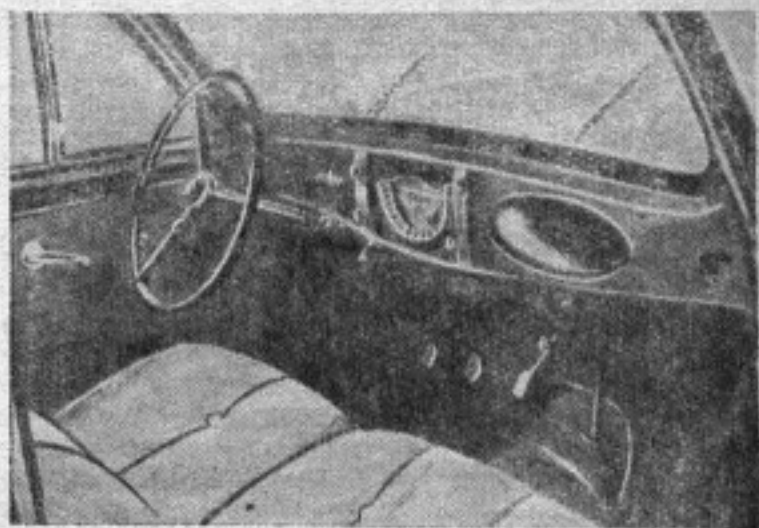
**Вместимость** легковой машины — 4 или 2 места, грузоподъемность полугрузовичка на том же шасси для перевозки мелких грузов (почта, магазины и пр.) — 250 кг.

**Максимальная скорость** по хорошей дороге должна быть порядка 80 км/час, а максимальный подъем на последней передаче — порядка 7%.

**Расход топлива** на хорошей дороге не должен превышать 6—7 кг на 100 км пути.

В отличие от многих зарубежных образцов автомобилей такого типа, наш малолитражный автомобиль должен, несмотря на свой малый вес, обладать хорошей **надежностью**. Такое требование обуславливается тем, что этот автомобиль будет эксплуатироваться у нас весьма энергично. Поэтому для производства малолитражного автомобиля необходимо применение первоклассной технологии.

**Проходимость** малолитражного автомобиля должна обеспечить ему возможность работать не только в городе, но и в сельских



Органы управления автомобиля Рено-Жювакатр

местностях — по грунтовым дорогам. Отсюда возникают соответствующие требования к расположению низших точек, к радиусам проходимости и т. д.

Устанавливать детальные конструктивные требования к отдельным механизмам автомобиля (расположение двигателя, тип передачи, шин, подвески и т. д.) в данный момент я не считал бы целесообразным, так как этот вопрос в значительной мере зависит от организации производства.

Разработку конструкции надо вести по двум путям. Во-первых, надо срочно выпустить 10—12 типов различных малолитражных автомобилей из-за границы. На основе их изучения нужно скомпоновать автомобиль, который можно будет срочно пустить в производство. Во-вторых, надо немедленно начать проектирование и затем опытное строительство автомобиля собственной оригинальной конструкции на базе отбора наиболее ценных предложений отдельных конструкторов.

Для производства малолитражных автомобилей надо строить новый завод или создать специальный большой цех на одном из существующих автомобильных заводов.



# Малолитражный легковой автомобиль и полугрузовичок

И. ЛЕБЕДЕВ

В результате успешного выполнения двух сталинских пятилеток в СССР создана мощная база для производства грузовых и легковых автомобилей.

Во второй пятилетке освоено производство лимузинов М-1 и комфортабельных легковых автомобилей ЗИС. Коллектив рабочих и инженерно-технических работников Московского и Горьковского автозаводов работают над созданием моделей легковых машин с открытым кузовом, одновременно уделяя серьезное внимание модернизации существующих типов грузовиков.

Но выпускаемые легковые машины М-1 и ЗИС в основном являются машинами городского типа среднего и высшего класса. А нам крайне нужен также легковой автомобиль малого литража, рассчитанный на массового потребителя в условиях работы как в городе, так и по проселочным дорогам. Вот почему поднятый в печати вопрос об организации производства малолитражных автомобилей заслуживает полной поддержки.

Враги народа, орудовавшие в б. Главном управлении автотракторной промышленности и разоблаченные славной советской разведкой, тормозили развитие малолитражного автомобиля, потребность в котором определяется в больших размерах как в городе, так и в сельских местностях.

Малолитражный автомобиль приобретает особое значение в сельском хозяйстве, на строительстве, в обслуживании медицинской сети. С каждым годом возрастает потребность в недорогом экономичном автомобиле у стахановцев промышленности и сельского

хозяйства в связи с ежегодным повышением жизненного уровня трудящихся города и колхозного крестьянства.

Наряду с легковым малолитражным автомобилем, надо ставить вопрос о выпуске полугрузовичка. У нас производятся хорошие полутоннажные, трехтонные и пятитонные грузовые машины, но нет малотоннажных машин. Зачастую для того, чтобы подбросить груз в полтонны и меньше, используют полутоннажный или даже трехтонный грузовик.

На базе легковой малолитражной машины необходимо организовать производство полугрузовичков грузоподъемностью не менее  $\frac{1}{4}$  тонны. Такие машины могут быть с успехом использованы для обслуживания почты, развозки мелких партий товаров или легких грузов по торговой сети и пр.

Малолитражный автомобиль, рассчитанный на массового потребителя, должен быть прост в обслуживании, вынослив и иметь хорошую проходимость. Но наряду с этим он должен быть приемистым, иметь мягкий ход, двигатель с повышенной степенью сжатия и пр.

Открытый и закрытый кузов машины надо рассчитывать на 4 пассажиров. Мы считаем, что более распространенным типом будет малолитражный автомобиль с открытым кузовом.

Создадим в третьей пятилетке необходимую базу для массового производства малолитражных автомобилей. Все предпосылки для этого у нас имеются.

## Насущный вопрос

Инж. А. САБИНИН

Производство малолитражных автомобилей — насущный вопрос дальнейшего развития автомобилизации нашей страны.

Малолитражный автомобиль может найти широкое применение в качестве средства связи, для транспортировки небольших грузов, доставки товаров, раз'ездов медицинского персонала и т. п., не говоря уже о малых пассажирских перевозках, туризме и спорте.

Такой автомобиль должен быть четырехместным, поднимать полезного груза до 250 кг при собственном весе не более 500 кг; развивать максимальную скорость с полной нагрузкой (четырьмя пассажирами) не менее 80—85 км/час и давать средний расход топлива, не превышающий 5—5,5 кг на 100 км пути.

Обеспечить эти условия возможно, применив на автомобиле четырехтактный двигатель с рабочим объемом до 1000 см<sup>3</sup>, развивающий мощность в 18—20 эффективных л. с. при 3500—4000 об/мин.

Первоначально необходимо поставить на

производство четырехцилиндровый двигатель с водяным охлаждением, по одному из типов, хорошо себя зарекомендовавших заграничных малолитражных двигателей. Но одновременно с этим следует приступить к серьезной конструкторской и исследовательской работе по созданию вполне надежного долговечного и простого двигателя с воздушным охлаждением, на что потребуется значительное время.

Большое значение для повышения проходимости, комфортабельности и устойчивости малолитражного автомобиля имеет применение независимой подвески передних колес. Желательно также устройство полуавтоматической коробки передач.

Кузов малолитражки должен быть двух-трех видов, как открытого, так и закрытого типа.

Из числа последних заграничных моделей наибольший интерес для нас представляют: Рено-Жювакатр, Симка-Фиат и однолитровый Мерседес.





Учения ПВХО в Ленинграде. Дегазационный отряд Осоавиахима выезжает на зараженный участок  
 Фото Н. Михельсона

## АВТОТРАНСПОРТ В УСЛОВИЯХ ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНЫ ГОРОДОВ

При непосредственной угрозе воздушно-химического нападения в городе будет подаваться по радио, сиренами, фабрично-заводскими гудками специальный сигнал «Воздушная тревога» — «ВТ». По этому сигналу прекращается движение всех видов транспорта. Троллейбусы, рассредоточиваясь, останавливаются у панели. Автобусы, грузовые и легковые машины сворачивают с главных магистралей и располагаются в ближайших переулках. Пассажиры автотранспорта укрываются во дворах ближайших домов. Обслуживающий персонал автомашин остается в машинах, приводя средства личной защиты — противогазы — в положение «наготове». По сигналу «ВТ» будет разрешено лишь движение машин скорой помощи, пожарных и машин специального назначения по особым пропускам ПВО.

В том участке, где противник сбросит химические бомбы или будет разбрызгивать с самолета отравляющие вещества, подается ручными сиренами сигнал «Химическая тревога» — «ХТ». По этому сигналу все должны привести средства противохимической защиты в боевое положение.

При ликвидации последствий воздушно-химических нападений автотранспорт будет применяться для самых разнообразных работ. Перевозка пострадавших, подвоз и уборка различных материалов и, наконец, управление машинами специального назначения — дегазационными, поливочными, пожарными и т. д. — потребуют большого количества, подготовленных, с точки зрения противовоздушной и противохимической обороны, водителей.

Отсюда острая необходимость еще теперь, в мирное время, провести специальную подготовку водителей машин и обслуживающего состава транспорта.

Какая же специальная подготовка необходима для работников автотранспорта в условиях воздушно-химических нападений?

Шоферы и кондуктора троллейбусов, автобусов и прочих машин, рассредоточенные по сигналу «ВТ», могут встретиться с опасностью заражения их машин отравляющим веществом. В отдельных случаях, находясь на зараженном участке, водитель может быть вынужден выйти из машины для исправления каких-либо неполадок и т. п. Поэтому всем работникам автотранспорта необходимо отлично владеть противогазом, большинству из них уметь работать в защитной одежде; знать как оказывать себе и друг другу первую помощь при поражении различными отравляющими веществами, ранениях и ожогах. Обеззараживание (дегазацию) своей машины должен уметь производить каждый водитель. Для всех обязательно знание правил поведения по сигналам противовоздушной обороны и мер личной предосторожности при выходе или выезде из участков заражения. Минимум основных сведений и практических навыков содержится в нормах ПВХО I ступени, разработанных Центральным советом Осоавиахима. Их можно изучить в первичной организации Осоавиахима, в кружках по сдаче норм ПВХО. Однако знания в объеме этих норм недостаточны. Необходимо повышать свою грамотность в кружках по изучению норм ПВХО II ступени, а также путем специальных тренировок.

Долг каждого работника автотранспорта, гражданина великого Советского Союза — изучать дело противовоздушной и противохимической обороны, чтобы быть готовым к защите социалистической родины.

Л. Лунев



## БОЙЦЫ И КОМАНДИРЫ НА МОТОЦИКЛАХ

Недавно организованная мотоциклетная секция Центрального дома Красной Армии им. М. В. Фрунзе провела первое соревнование.

18 июня у 30-го километра шоссе Энтузиастов был дан старт участникам 110-километрового мотокросса.

Военная академия им. Фрунзе, Военно-воздушная академия им. Жуковского, Академия механизации и моторизации, военный факультет Инфизкульта и отдельные воинские части выставили на старт кросса в основном начинающих мотоспортсменов.

Трасса кросса изобилует трудными проходными местами. Прошедшие обильные дожди углубили и расширили шесть бродов, расположенных на дистанции. Вязкая глинистая почва, топкие лесные дорожки, подъемы и спуски требовали от участников кросса максимального напряжения внимания, высокого искусства вождения мотоцикла.

Мотокроссы, являясь наиболее прикладным оборонным видом мотоциклетного спорта, воспитывают находчивость, смелость и решительность и в то же время требуют от участников отличной физической подготовки и тренированности.

Уже на первой половине дистанции стало ясным, что начинающие кроссмены без достаточного умения, хотя и с большим упорством, справляются с преодолением многих «коварных» мест. Тронувшись в путь с минутным интервалом, они заканчивали первый круг (55 км) с просветами в 15—25 мин.

Особенностью кросса ЦДКА являлось незнакомство участников с маршрутом. Лишь за два часа до старта им были выданы карты трассы, по которой предстояло совершить нелегкую гонку. Это также значительно усложняло условия прохождения дистанции кросса.

Первый круг лучше других прошла команда Военной академии им. Фрунзе (на мотоциклах ИЖ-7). Но уже в самом начале второго круга участнику этой команды т. Поплавскому не повезло. Прокол обенх покрышек отнял у него много драгоценных минут.

«Каверзные» броды вывели из состава участников свыше 50%. Основное условие мотокроссов — «во всех случаях обходиться без



Лишь за два часа до старта участникам кросса были выданы карты трассы. На снимке: бойцы и командиры изучают маршрут кросса

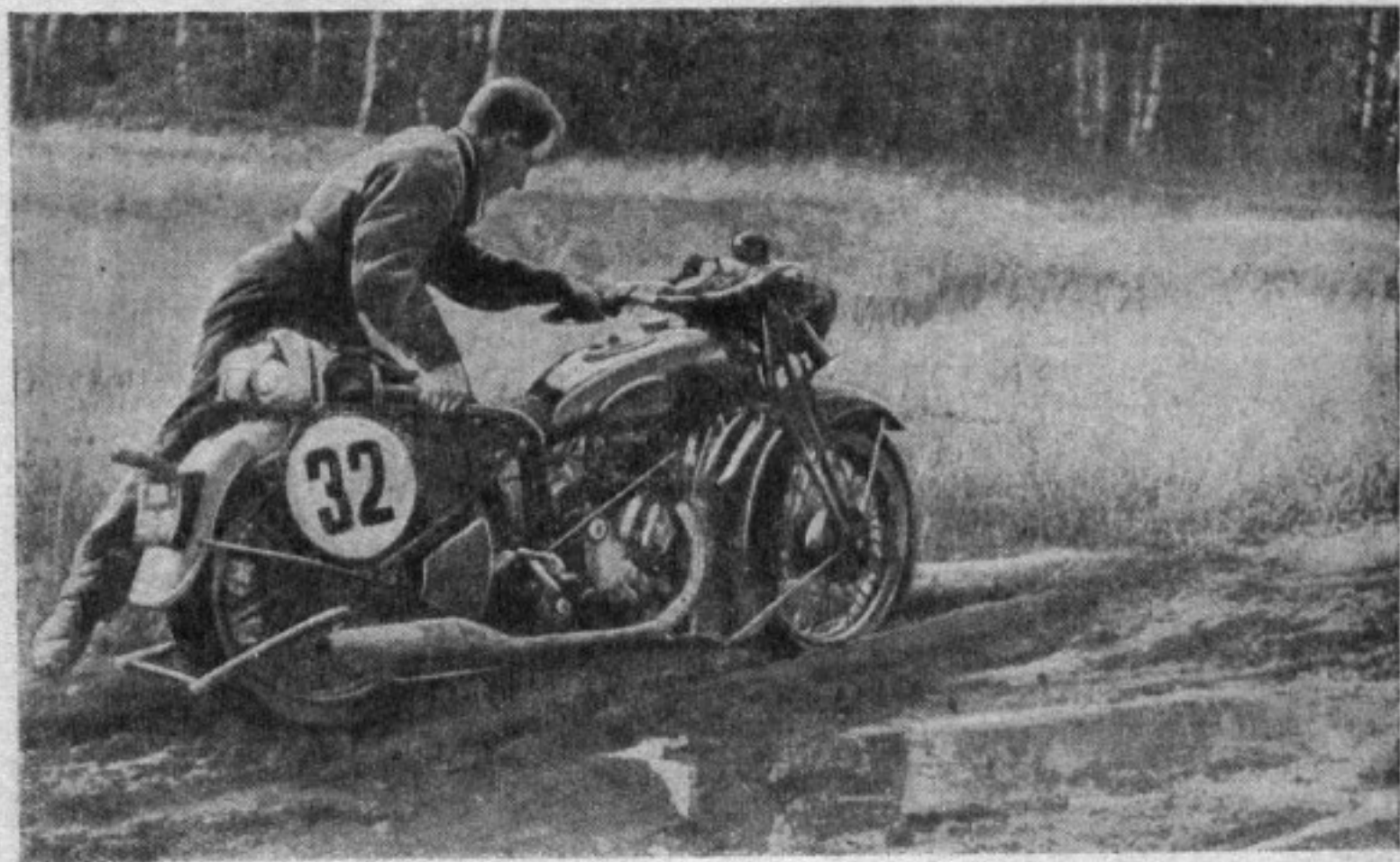
Фото М. Гехтмана

посторонней помощи» — было почти невыполнимым для мотоциклистов, ехавших на тяжелых машинах.

Командное первенство в классе советских мотоциклов до 300 см<sup>3</sup> выиграла команда Военно-воздушной академии им. Жуковского в составе тт. Мухина, Подлесного и Матвеева. Все они шли на мотоциклах Ижевского завода ИЖ-7. Команда получила приз газеты «На страже».

Личное первенство этого класса, также на ИЖ-7, выиграл т. Болотов (Военная академия им. Фрунзе), показавший абсолютно лучшее





Во многих местах дистанции кросса прошедшие ливни сделали дорогу непроезжей. На снимке: т. Щелкунов (Наркомат обороны) выводит свой мотоцикл из болота

Фото М. Гехтмана



На кроссе ЦДКА. Только отдельные участки дистанции кросса давали возможность спортсменам «дать полный газ»

Фото М. Гехтмана



В мотокроссах броды являются лучшим испытанием качеств водителя и мотоцикла. На снимке: т. Ольховский (Наркомат обороны) удачно проходит один из бродов

Фото М. Гехтмана





Тов. Мухин (Военно-воздушная академия им. Жуковского), занявший второе место в классе мотоциклов до 300 куб. см

Фото М. Гехтмана



Тов. Болотов (Военная академия им. Фрунзе), занявший первое место в классе мотоциклов до 300 куб. см

Фото М. Гехтмана

время дня — 4 час. 01 мин. 29,4 сек. Ему присуждены призы Ижевского мотоциклетного завода и газеты «Красный спорт». Вторым пришел т. Мухин (Академия им. Жуковского); третьим — т. Козлов (Академия им. Фрунзе).

В классе советских мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> командный приз остался неразыгранным —

ни одна команда полностью не закончила дистанции. Личное первенство в этом классе завоевал т. Парфентьев (Военный факультет Инфизкульта), прошедший на мотоцикле «ГИЗ» дистанцию за 4 часа 38 мин. 54,75 сек. Ему же, как самому молодому участнику, присужден приз газеты «Красный воин».

Б. З.

## ГОНКИ НА 5 КИЛОМЕТРОВ

### ДЕВЯТЬ НОВЫХ ВСЕСОЮЗНЫХ РЕКОРДОВ

Программа всех мотоциклетных скоростных соревнований включала до самого последнего времени лишь одну «спринтерскую» дистанцию — километровку. Гонки на 5 и 10 км у нас не практиковались.

Один из старейших авто-мотоклубов СССР — Ленинградский, являясь пионером проведения ряда авто- и мотоспортивных соревнований, и в этом случае явился инициатором гонки на 5 км.

Результаты гонок, проведенных клубом 12 июня, когда они по средней скорости превышали всеююзные рекорды на 100-километровую дистанцию, зарегистрированы Всесоюзным комитетом по делам физкультуры и спорта как новые всеююзные рекорды на 5 км. Таких рекордов установлено девять.

По классу советских мотоциклов до 300 см<sup>3</sup> новый рекорд на 5 км с хода установил т. Мазнин (авто-мотоклуб) на ИЖ-8—3 мин. 8,99 сек. (средняя скорость—95,243 км в час). Пять километров при старте с места вы-

играл т. Курчевский («Старт») также на ИЖ-8 — 3 мин. 13 сек. (93,264 км в час).

По классу мотоциклов до 350 см<sup>3</sup> два рекорда завоеваны т. Силантьевым (авто-мотоклуб). На мотоцикле БСА он прошел 5 км с хода за 2 мин. 36 сек. (средняя скорость — 115,384 км в час) и с места за 2 мин. 40,1 сек. (112,429 км в час).

Тов. Зотов («Старт») на 500-кубовом «Ариэле» установил три рекорда — для своего класса, класса 750 см<sup>3</sup> и класса свыше 750 см<sup>3</sup>. Он прошел 5 км с хода в 2 мин. 10,8 сек. (средняя скорость — 137,614 км в час).

Отличный рекорд установил опытный автомобилист Клешев (авто-мотоклуб), пройдя 5 км с хода на автомобиле, реконструированном на базе ГАЗ и М-1 в 2 мин. 9,9 сек. — средняя скорость 138,568 км в час и 5 км с места в 2 мин. 20,4 сек. (128,205 км в час).

Все времена исчислены в результате прохождения дистанции в оба конца.

Б. З.

# ЛЕТАЮЩИЙ АВТОМОБИЛЬ

Еще в 1932 г. в иностранной прессе появились сообщения о создании опытной конструкции летающего автомобиля. Изобретателем этой машины был американец Уотерман, который, несмотря на неудачные опыты с первым образцом, продолжал работать до последнего времени над разрешением проблемы автомобиля-самолета.

В № 4 американского журнала «Аутомотив индустри» за 1938 год помещена статья Уотермана о ходе работ по усовершенствованию автомобиля-самолета. Основная цель, поставленная конструктором, заключалась в создании дешевой машины индивидуального пользования, которая могла бы применяться для передвижения как в воздухе, так и на земле и нашла бы в стране массовое распространение.

Первый летающий автомобиль, построенный в 1932 г. полукустарным способом из обломков нескольких самолетов, оказался неудачным потому, что имел низкие летные качества и был чрезвычайно неустойчивым. После ряда опытов в феврале 1937 года был закончен и опробован новый образец летающего автомобиля, изображенный на рисунках и получивший название «Эрроубиль». Он показал удовлетворительные летные качества и должен послужить образцом для дальнейшего развертывания производства подобных машин.

На рис. 1 показан «Эрроубиль» в момент взлета, а на рис. 2 — тот же «Эрроубиль» со снятыми крыльями при движении по земле. Таким образом переход из летного положения в наземное сопровождается обяза-

тельным снятием крыльев, имеющих достаточно большие размеры для получения низких посадочных скоростей. Однако это не является серьезным препятствием, так как конструкция предусматривает легкость и быстроту снятия и надевания крыльев. Пропеллер в наземном положении остается, но лишается привода.

трапециoidalного сечения. Пропеллер вращается с половинной скоростью по отношению к скорости вращения коленчатого вала, что достигается подбором диаметров шкивов.

В конструкции шасси и кабины использованы стандартные автомобильные агрегаты. Двигатель — автомо-



Рис. 2. «Эрроубиль» со снятыми крыльями при движении по земле

При движении по земле ведущими являются задние колеса, которые приводятся от двигателя через специальную трансмиссию, состоящую из дискового сцепления, трехскоростной коробки передач и дифференциала. Поскольку машина трехколесная, направляющим при движении по земле является одно переднее колесо.

Двигатель расположен сзади, так же, как и пропеллер. Однако вал пропеллера не составляет продолжения коленчатого вала двигателя, а расположен выше и параллельно ему. Привод от коленчатого вала к валу пропеллера осуществляется через шкивы и шесть ремней

бильного типа марки Студебеккер, но вместо одного он имеет три карбюратора марки Стромберг. Емкость бензобаков и масляной системы увеличена. Для подачи горючего предусмотрен дополнительный ручной насос. Обливочка радиатора взята от автомобиля Форд модели 1937 года. Колеса сделаны из дюралюминия и имеют шины размером  $12 \times 4,5$ " на задних колесах и  $8 \times 4$ " на переднем колесе. На переднем щитке всего 11 приборов, из которых 8 автомобильных и только 3 авиационных. К последним относятся компас, альтиметр и указатель скорости полета. Стандартных авиационных амортизаторов на данной машине применить не удалось и они изготовлены специально, причем относятся к типу пружинно-масляных.

На испытаниях машины в воздухе скорость ее оказалась порядка 185 км/час, крейсерская скорость — около 160 км/час и посадочная скорость, являющаяся одновременно наземной скоростью машины, — 72 км/час.



Рис. 1. «Эрроубиль» (летающий автомобиль) в момент взлета



## СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ

Между районами, колхозами и совхозами Челябинской области развернулось социалистическое соревнование на лучшее выполнение плана строительства и ремонта дорог.

Передовой район в борьбе за образцовые дороги получит по решению Челябинского обкома ВКП(б) переходящее красное знамя.

За лучшую работу по дорожному строительству в 1938 г. установлены следующие премии: первая премия для района — две легковых машины, вторая премия для района — одна легковая машина и одна премия для передового колхоза — грузовая машина.

## НОВЫЙ ОТРЯД МОЛОДЫХ СОВЕТСКИХ ИНЖЕНЕРОВ

Омский автодорожный институт в текущем году подготовил к выпуску 44 специалиста-инженера по авто-транспорту и строительству автомагистралей.

Сейчас выпускники готовят дипломные работы. Отличник учебы т. Голубков разрабатывает тему: «Проект горной автотрассы в сложных рельефных и геологических условиях». Тов. Шилова работает над изготовлением проекта строительства мощного авторемонтного завода.

## КУРСЫ СТАХАНОВЦЕВ

Трест «Мосавтобус» открыл в Политехническом музее курсы стахановцев. Занятия производятся по программе, специально разработанной для каждой группы автобусных работников. Слушатели курсов изучают историю стахановского движения, обществоведение, технику автобусного дела.

Учеба проводится с отрывом от производства. Всего через курсы в этом году будет пропущено 350 стахановцев: кондукторов, шоферов, ремонтных рабочих.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Организовать центральную станцию технической скорой помощи

Почти каждый, даже средний, гараж имеет машину скорой технической помощи, которая выручает из беды автомобили, застрявшие на линии, оказывая им помощь на месте или доставляя их в гараж.

В зависимости от типа автомобиля, потерпевшего аварию, и характера аварии автомобиль скорой технической помощи должен иметь соответствующую грузоподъемность и необходимое оборудование.

Я считаю весьма целесообразным централизовать организацию скорой технической помощи, что принесет значительные выгоды и даст возможность рационализировать обслуживание аварийных машин. Это необходимо сделать в первую очередь в крупных город-

ских центрах, какими являются Москва, Ленинград, Киев и др.

Центральная станция скорой технической помощи должна обслуживать автопарк по договорам с различными автотранспортными организациями. Станция должна иметь несколько отделов: отдел помощи в пути, отдел доставки на ремонт, отдел ремонта и отдел связи с обслуживаемыми автопредприятиями.

При станции должно быть организовано техническое бюро, в задачи которого входили бы учет технического состояния машин при авариях, изучение причин, вызвавших аварию, и выработка мероприятий по их предупреждению.

С. Раленко

## Вопросы, требующие разрешения

Если вы стали обладателем мотоцикла, вы наталкиваетесь на ряд трудностей.

В перечне запчастей, присылаемом с машиной, обычно вычеркнуты самые необходимые, так называемые дефицитные детали: поршневые кольца, запальные свечи, лампочки и т. п. Где же их можно достать, если для самих заводов эти части являются дефицитными?

У мотоциклов производства «Красного Октября» и Ижевского завода очень быстро выходят из строя пусковые шестерни. Заводы прекрасно осведомлены об этом, но до сих пор ничего не сделали ни для улучшения их качества, ни для снабжения мотолюбителей запасными шестернями.

Далее начинаются мытарства с горючим. Чтобы достать несколько литров бензина и масла приходится обивать пороги многочисленных организаций, которые всячески от вас отмахиваются или, в лучшем случае, стараются отделаться мел-

кими подачками. Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта должен помочь в этом деле.

И еще одно существенное замечание. Для того чтобы ездить на мотоцикле, нужно сдать экзамен в квалификационной комиссии. Но что делать тем мотоциклистам, которые живут в отдаленных местах, куда квалификационные комиссии заглядывают не больше двух раз в год! Более чем странным является также то, что автолюбители с правами и даже профессионалы-шоферы в отношении получения прав на управление мотоциклом приравниваются к людям, впервые познававшимся с мотоциклом. К ним нужен совершенно иной подход, так как они уже умеют управлять более сложной машиной — автомобилем, знают правила уличного движения, сдавали экзамены.

Все эти вопросы требуют быстрого разрешения.

Ю. Погорельский



# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Укрупнить и специализировать автотранспорт

Количество машин, занятых перевозками грузов, непрерывно растет. Наряду с этим на периферии имеется тенденция к распылению транспорта между мелкими торговыми, кооперативными и промышленными предприятиями.

В Тбилиси каждое торговое объединение и почти каждый завод и фабрика имеют собственный транспорт из 5—10 автомобилей. Правильная организация такого автохозяйства, при отсутствии соответствующих помещений под гаражи и недостатке квалифицированной рабочей силы, является делом затруднительным. Обычно в таких мелких гаражах эксплуатация машин производится без плана: простои и холостые пробеги достигают больших размеров; ремонт машин, при недостатке оборудования и инструмента, производится кустарным способом, а стоимость таких ремонтов зачастую в несколько раз превышает первоначальную стоимость машин; себестоимость тонно-километра чрезмерно высока, экспедирование органи-

зовано плохо, что приводит к недостаткам.

С другой стороны, гаражи, которые в прошлом с успехом обслуживали эти предприятия и обладают многолетним опытом в организации перевозок, в настоящее время не загружены работой и с каждым годом теряют все большее количество объектов перевозок.

Укрупнение и специализация автотранспорта позволят лучше планировать его работу, лучше его использовать. Эксплуатационные показатели в укрупненных автохозяйствах резко возрастут, расход бензина, резины, запасных частей и т. д. намного снизится.

Создание таких организаций, как Сельхозтранс и Союзсовхозтранс, говорит о том, что наши руководящие органы учитывают все преимущества мощного транспортного объединения. Я выражаю пожелание, чтобы подобное объединение было возможно скорее проведено и в других системах нашего народного хозяйства, эксплуатирующих автотранспорт.

Инж. Н. Марджанова

## Нет заботы о повышении квалификации водителей

Я работаю в крупном гараже одного из ижевских заводов (№ 180). Мне бы хотелось повысить свою квалификацию, стать шофером первого класса или автотехником, но в нашем городе Ижевске есть только курсы, готовящие шоферов третьего класса. А между тем в квалифицированных технических кадрах наши гаражи ощущают острую нужду.

Взять хотя бы гараж, в котором я работаю. У нас четыре автоколонны. Из начальников и мастеров этих автоколонн только один

имеет среднее техническое образование, остальные — шоферы третьего и второго класса и один слесарь-практик. Недостаток шоферов первого класса отрицательно сказывается на состоянии машин.

В таком же положении находятся и другие гаражи в Ижевске. Это должно заставить Ижевский горсовет создать в городе учебное заведение, где шоферы могли бы без отрыва от производства повышать свои технические знания.

И. Щетников

## КОМСОМОЛЬСКАЯ АВТОКОЛОННА

Автоколонна бригадира комсомольца Кругликова, работающая в Жигулевском районе строительства Куйбышевского гидроузла, получила переходящее красное знамя за отличную работу и техническое содержание автомашин.

Шоферы-комсомольцы взяли на себя обязательство притти с новыми победами к 20-летию ленинского комсомола.

## АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ НА КУОРТАХ ГРУЗИНСКОЙ ССР

В этом году значительно расширяются пассажироперевозки на курортах Грузии.

Автобусы будут курсировать по следующим направлениям: Гагры — Сухуми, Кутанси — Цхалтубо, Батуми — Кобулет, Батуми — Хуло, Сталинири — Джава, Тбилиси — Орджоникидзе, Боржоми — Ахалкалаки, Кутанси — Они, Гори — Сталинири и др.

Значительно пополняется в этом году парк пассажирских автобусов. Ожидается получение новых автобусов марки ЗИС, прибывают 40 такси М-1, которые ставятся на междугородные линии.

По Военно-Грузинской дороге будет ежедневно курсировать 10 пар машин в обоих направлениях. Между Сочи и Сухуми будет ходить ежедневно шесть пар автомашин.

Для удобства пассажироперевозки значительно расширяется продажа билетов прямого железнодорожно-автомобильного сообщения, включая проезд по Военно-Грузинской дороге.

Городские станции железных дорог Москвы, Ленинграда и других городов Союза будут продавать билеты прямого сообщения до Тбилиси, куда входит и проезд по Военно-Грузинской дороге. Пассажир, имеющий билет прямого сообщения, обеспечивается местом в автобусе, отходящем из г. Орджоникидзе в Тбилиси.



# Готовить кадры женщин-электриков

Правильный уход, своевременный ремонт и регулировка приборов электрооборудования автомобиля (генератора, распределителя-прерывателя, аккумулятора, электропроводки и т. д.) имеют огромное значение для нормальной работы автомобиля.

Уход за электрооборудованием лежит на обязанности электромехаников. В автохозяйствах в качестве электриков работает обычно молодежь, получившая знания в этой области на практике. В большинстве — это муж-

чины. Женщины, количество которых на автотранспорте растет с каждым днем, почему-то неохотно идут на эту работу. Может быть, их пугает кажущаяся ее сложность. Между тем работа электрика, пожалуй, более, чем какая-либо другая работа в гаражах, подходит для женщин; она не тяжелая, но требует тщательности и ловкости.

Необходимо вовлечь женщин в изучение этой специальности.

Н. М.

Тбилиси

## Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. Дюмулена

Каковы нормы времени на ремонты автомобилей ГАЗ-А, ГАЗ-АА, ЗИС-5 и ЯГ?

Нормы времени на ремонты автомобилей в человеко-часах, принятые отраслевыми конференциями при

транспортных управлениях различных наркоматов, колеблются в пределах:

	Простой в днях	ГАЗ-А	ГАЗ-АА	ЗИС-5	ЯГ
Ремонт М-1	—	13,6—14,0	12,6—14,0	15,5—16,6	17,4—18,0
• № 1	3	41,2—41,5	39,4—41,2	48,2—50,0	48,2—60,0
• № 2	8	190,6—208,6	170,0—202,4	205,1—260,0	209,8—280,0
• № 3	10—15	430—500	270—540	360—640	450—790

Эти нормы времени указаны для индивидуального метода ремонта; при агрегатном методе они сокращаются.

Простой в днях указан по

Ток высокого напряжения у ЗИС-101 от обмотки поступает в распределитель через специальный предохранитель. Для чего установлен этот предохранитель и что произойдет, если его снять?

На распределителе автомобиля ЗИС-101, снабженном радиоприемником, устанавливается так называемый «сэпрессор», предохраняющий радиоприемник от помех при работе зажигания. На приемниках на первых выпусках между каждой свечой и проводом высокого напряжения устанавливались сопротивления по 30 000 омов. Вследствие наличия искрового промежутка в распределителе сэпрессор (или поглотитель

нормам, принятым конференцией при Госавтоинспекции ГУРКМ. Простой в капитальном ремонте № 3 указан по данным авторемонтных заводов (ГАРЗ).

помех) должен устанавливаться между проводом высокого напряжения от обмотки к распределителю. Зазор в распределителе (между бегунком и контактами свечных проводов) рекомендуется уменьшить до 0,15 мм.

Если сэпрессор снять, то во время работы приемника и двигателя будет слышен сильный шум в громкоговорителе от искрения в свечах. На работе двигателя это не отзывается.

В ПОМЕРЕ:

Стр.

Верховный Совет РСФСР . . .	2
Депутат — танкист Михеев . . .	5
Добиться максимальной производительности автомашины на уборке урожая . . .	8
Д. ВОЛЬФ. — Вывести урожай во-время и без потерь . . . . .	10
Первый советский двухрусый троллейбус . . . . .	13
Н. МИХАЙЛОВ. — Одноэтажный троллейбус с цельнометаллическим кузовом . . . . .	13
Инж. Ф. ФОМИН. — Большой пробег газогенераторных автомобилей . . .	14
Замена членских билетов Осоавиахима . . . . .	16
Майор М. СРЕДНЕВ. — Особенности устройства танка . . . . .	18
Нам нужен высококачественный малолитражный автомобиль . . . . .	22
Инж. Г. ЗИМЕЛЕВ. — Экономия металла, топлива, резины . . . . .	22
Проф. ЧУДАКОВ. — Преимущества малолитражных автомобилей неоспоримы . . . . .	23
И. ЛЕБЕДЕВ. — Малолитражный легковой автомобиль и полугрузовичок . . . . .	24
Инж. А. САВИНИН. — Настоящий вопрос . . . . .	24
Л. ЛУНЕВ. — Автотранспорт в условиях противовоздушной обороны городов . . . . .	25

### СПОРТ:

Б. З. — Бойны и командиры на мотоциклах . . . . .	26
Б. З. — Гонки на 5 километров . . . . .	28
Летающий автомобиль . . . . .	29
Письма читателей . . . . .	30
Хроника . . . . .	30
Техническая консультация . . . . .	32

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редакрат ЦО Осоавиахима.  
 Адрес редакции: Москва, 4, 1-й Самотечный пер., 17.  
 Уполн. Главлита В-46233.  
 Техред. В. Сопальков.  
 Зак. т. 46а. Тир. 83 000  
 Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист  
 Колич. экз. в 1 бум. листе 202 700  
 Журнал сдан в наб. 19/VI 1938 г.  
 Подпис. к печати 3/VIII 1938 г.  
 Приступл. к печати 9/VIII 1938 г.  
 Типография и цинкография  
 Гослитиздата.  
 Москва, 1-й Самотечный, 17.

Цена 30 коп.

М5177

---

Завод "АВТОПРИБОР" имеет в продаже

**РАЗРЕЗНЫЕ ПРИБОРЫ**

являющиеся учебными пособиями  
для автошкол и курсов шоферов.

**С ЗАКАЗАМИ ОБРАЩАТЬСЯ:**

г. Владимир Ивановской области  
"Автоприбор" — отдел связи.

---

**АВТОПОЛИРОВОЧНАЯ ЖИДКОСТЬ**

для придания блеска кузовам М-1 и ЗИС-101 изготовляет производственная артель "РЕАПЛАСТ" г. Москва, ул. Разина 3 пом. 73.

**ТРЕБУЙТЕ АВТОПОЛИРОВОЧНУЮ ЖИДКОСТЬ** производящих артели "РЕАПЛАСТ" во всех магазинах, гор. товарами.

химико-москательными

---