



187  
34

Всесоюзное  
Бюро  
В. И. Ленин

XXI



Зарядки

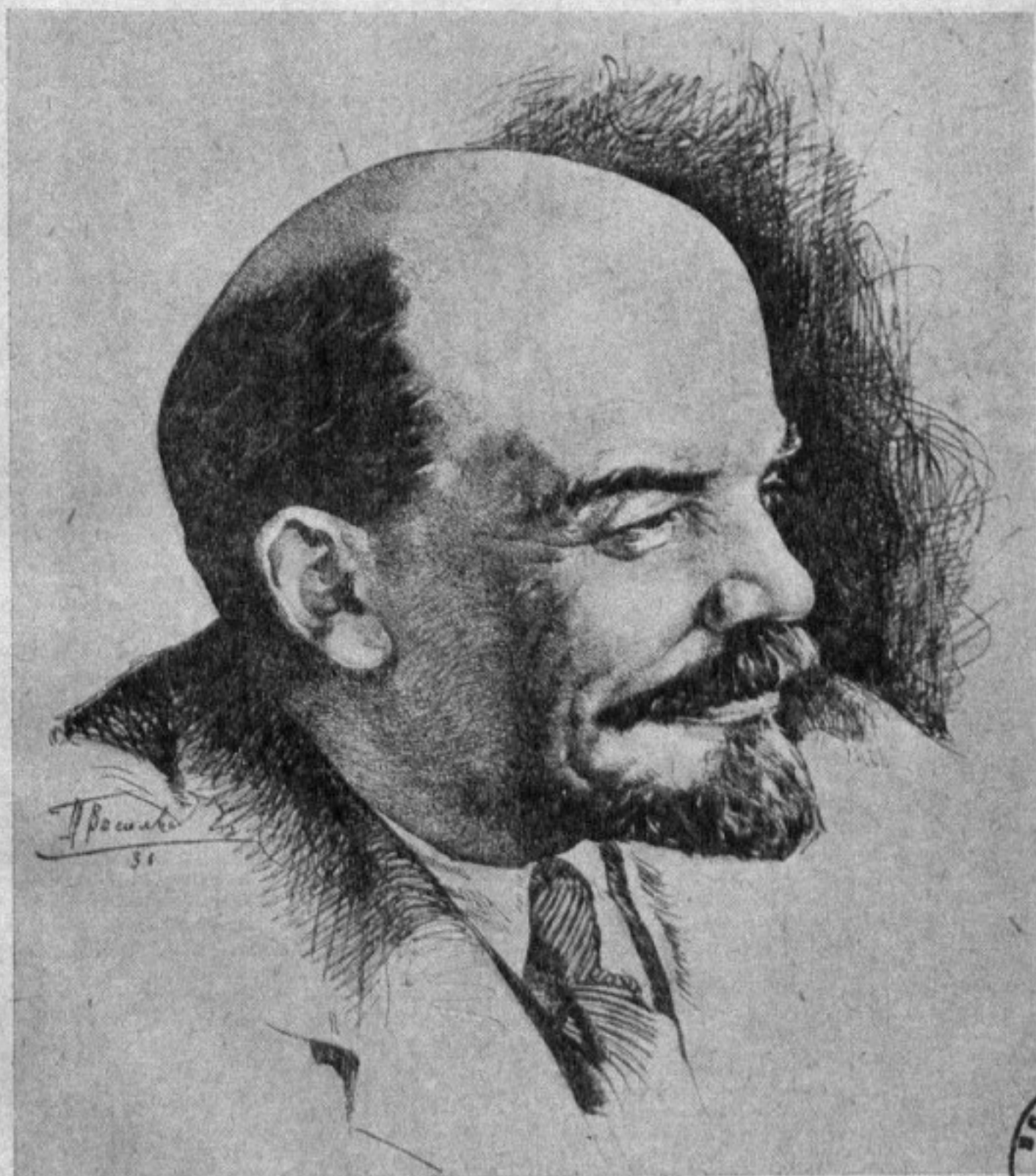
21

НОЯБРЬ  
1938

РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР ОСОБВИАХИМА СССР

187  
34

Выходит два  
раза в месяц



### Гений мировой революции В. И. Ленин

„24 октября ночью в Смольный прибыл Ленин, непосредственно взявший в свои руки руководство восстанием“.

„25 октября (7 ноября) Красной гвардией и революционными войсками были заняты вокзалы, почта, телеграф, министерства, государственный банк“.

КРАТКИЙ КУРС ИСТОРИИ ВКП(б)

# Двадцать первая годовщина Октября

Третье десятилетие живет, богатырски растет, борется с врагами и побеждает наша социалистическая держава. Закончился первый год третьего десятилетия. Мы празднуем 21-ю годовщину Великой Октябрьской Социалистической революции. Празднуем ее в обстановке, свидетельствующей о еще более выросшей хозяйственной и оборонной мощи СССР, о еще более укрепившемся морально-политическом единстве советского народа, о котором говорил т. Молотов в своей исторической речи к 20-летию Октябрьской революции.

Незабываемо ярко показали это прошедшие за истекший год выборы в Верховный Совет СССР и Верховные Советы союзных и автономных республик. Краткий курс Истории ВКП(б), характеризующий итоги и значение выборов в Верховный Совет СССР, отмечает, что они прошли с громадным подъемом и явились не просто выборами, а великим праздником, торжеством советского народа, демонстрацией великой дружбы народов СССР: «...90 миллионов человек подтвердили своим единодушным голосованием победу социализма в СССР».

Это была замечательная победа блока коммунистов и беспартийных.

Это был триумф партии большевиков».

Созданные на основе Сталинской Конституции высшие органы государственной власти развернули огромную работу во всех областях социалистического строительства и обороны нашей родины. Верховный Совет СССР на двух своих сессиях рассмотрел и разрешил вопросы, имеющие исключительное значение для развития народного хозяйства, культурного строительства и военного могущества Союза.

Утверждая бюджет СССР на 1938 год, достигший почти 133 миллиардов рублей, Верховный Совет увеличил ассигнования на Красную Армию и Военно-Морской Флот до 27 миллиардов. Постановления Верховного Совета выразили желания и волю всего народа, который знает, что Красная Армия и Красный Флот — надежная защита мирного труда и священных границ советской отчизны. Постановления Верховного Совета послужили ответом советского народа на наглое поведение и провокации со стороны японских, германских, польских и прочих фашистов, раздувающих пламя мировой войны и пытающихся направить удар в грудь социалистического государства рабочих и крестьян.

Еще более конкретным ответом японским провокаторам, вторгшимся на нашу территорию, явились героические действия дальневосточных частей Красной Армии — Посыетского Краснознаменного пограничного отряда, 40-й и 32-й орденноносных стрелковых дивизий. Под руководством славных большевистских командиров комкора Г. М. Штерна, дивизионного комиссара Ф. А. Семеновского, комбрига П. В. Рычагова и других части победоносной Красной Армии опрокинули и уничтожили зарвавшегося врага, пытавшегося

закрепиться на захваченных путем разбойничьего нападения советских высотах в Посыетском районе. Жизнь и кровью своей расплатились налетчики за наглое нападение. Такая же участь приготовлена для всякой фашистской банды, мечтающей о захвате советских земель.

Большевистская партия, правительство, советский народ по достоинству оценили беспредельный героизм и самоотверженность, проявленные красноармейцами, командирами и комиссарами в заозерных боях. 40-я стрелковая дивизия, личный состав которой показал примеры доблести и героизма и образцово выполнил боевые задания по обороне района озера Хасан, награждена орденом Ленина. Орденом «Красное Знамя» награждена 32-я стрелковая дивизия за самоотверженные и умелые действия частей и подразделений, за мужество и отвагу ее личного состава.

Двадцать шесть героев Советского Союза выдвинули хасанские бои. Среди них командиры, врачи, политработники, красноармейцы. О каждом из них будут слагаться песни, как о лучшем из лучших, как о храбрейшем из храбрых. Героями Хасана по праву называет народ и сотни других отважных бойцов, отмеченных высокими наградами — орденами и медалями СССР.

Боевой опыт заозерных сражений, примеры высокой отваги красных войск должны быть полностью изучены и освоены Осоавиахимом. Оборонные организации, местные советы Осоавиахима должны так построить свою работу, чтобы каждый осоавиахимовец мог подробно ознакомиться с героическими эпизодами боев против японских самураев, с подвигами стрелков, танкистов, связистов, артиллеристов, политработников, принимавших участие в боях. В газетах «Правда», «Красная звезда», «Комсомольская правда» и в других газетах и журналах опубликовано немало замечательного, захватывающего материала о героях Хасана. Нужно проводить читки наиболее ярких очерков, рассказов, статей, выбирать наиболее полезное для данного оборонного кружка (автомобильного, ворошиловских стрелков, санитарного). Читки, беседы, подробный разбор материалов сделают интересней работу любого кружка, дадут ценные указания, вдохновят на отличное усвоение военных знаний.

Эти же материалы следует использовать для широкой оборонной пропагандистской работы осоавиахимовского актива. Всякий трудящийся охотно послушает толковый рассказ активиста о боевой работе и подвигах лейтенанта Христолюбова, который вместе с четырьмя бойцами атаковал японскую колонну из 200 человек и прорвался сквозь кольцо врагов, произведя опустошение в рядах самураев. Кого не заинтересует правдивое изложение отважных действий знаменосца Смирнова, утвердившего с помощью своих боевых товарищей красное знамя на сопке Заозерной? Или небольшой доклад о боевой работе советской авиации, бронетан-



### **Великий вождь народов И. В. Сталин**

„16 октября состоялось расширенное заседание ЦК партии. На нем был избран Партийный центр по руководству восстанием во главе с тов. Сталиным. Этот Партийный центр являлся руководящим ядром Военно-революционного комитета при Петроградском Совете и руководил практически всем восстанием“.

ковых частей, артиллерии, вдребезги сокрушивших военно-технические силы фашистов? Чествование наших славных героев Хасана мы должны соединить с освоением их боевого опыта.

Накануне 21-й годовщины Октябрьской революции наша столица встречала и чествовала смелых героинь воздуха, победительниц женского мирового рекорда на дальность полета — Валентину Гризодубову, Полину Осипенко и Марину Раскову. Вместе с красной Москвой вся страна с гордостью, радостью, любовью следила за отважным полетом и триумфальным возвращением трех замечательных дочерей социалистической родины. Они показали всему миру, на какие славные дела способна женщина, освобожденная от цепей эксплуатации, нашедшая полное счастье и свободу в Стране Советов. В Большом кремлевском дворце Центральный Комитет ВКП(б) и правительство Союза ССР принимали отважную тройку. Великий Сталин говорил о блестящих успехах, достигнутых советскими женщинами во всех областях производственной, культурной, научной работы и в такой труднейшей для женщины отрасли, как авиация. Тов. Молотов провозгласил первый тост за любимиц советского народа, новых героинь Валентину Гризодубову, Полину Осипенко и Марину Раскову. Таким образом история советской авиации к 21-й годовщине пополнилась еще одной победой всемирного значения.

Крупные достижения следует отметить к 21-й годовщине и в области развития автомобиллизма. Президиум Верховного Совета СССР отметил высокими наградами участников недавнего пробега газогенераторных машин. Орденом «Знак почета» награждены: энергичный, инициативный командор пробега т. А. А. Никаноров, помощник командора по политечасти т. Н. Ф. Барышенков, помощник командора по технической части т. Ф. П. Фомин, водители машины тт. Н. П. Еремин и С. В. Елизаров. Водители Н. И. Евстафьев, П. В. Корчевцев, И. К. Михеев и др. награждены почетными грамотами Верховного Совета СССР. Участники пробега успешно выполнили правительственное задание по испытанию газогенераторных автомашин, прошедших на древесном топливе 10 890 километров; итоги пробега были освещены в целом ряде статей и материалов, помещенных в нашем журнале.

Эта победа советского автомобиллизма должна явиться сигналом для дальнейшего подъема советского автостроения и развития автотранспорта. Работникам автопромышленности и транспорта следует удвоить свои усилия для быстрой ликвидации всех последствий вредительства, наилучшего освоения новых типов и конструкций машин, стопроцентного выполнения планов и заданий правительства.

Непрерывное движение вперед к новым победам — большевистский принцип социалистического строительства!



В. И. Ленин, И. В. Сталин и В. М. Молотов в редакции газеты «Правда»

Фоторепродукция с рисунка П. Васильева



Радиот Н-ской части Киевского Особого Военного округа А. Резник наблюдает во время учебных занятий за «противником»

Фото Н. Цидильского

## КРАСНАЯ АРМИЯ И ОСОАВИАХИМ

Герой Советского Союза,  
полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Нет такой области в нашем социалистическом хозяйстве, которая прямо или косвенно не имела бы отношения к организации обороны, к укреплению Красной Армии в мирное время, к наилучшему обеспечению ее мобилизации и снабжения на случай войны, если нам навяжут ее готовящиеся к нападению фашистские государства.

В грозной боевой мощи Красной Армии — залог неприкосновенности священных границ нашей родины. В организованной, отлично налаженной работе тыла — залог непобедимости Советского Союза.

Сплоченная вокруг партии Ленина — Сталина, до конца преданная делу социализма, Красная Армия окружена любовью всех трудящихся.

За годы сталинских пятилеток она превратилась в лучшую первоклассную армию, оснащенную передовой боевой техникой. Но «ведь техника сама по себе мертва, — говорит нарком обороны т. Ворошилов. — Она дает эффект только в руках человека, и именно тот эффект, какой приставленный к машине человек хочет и умеет от нее получить»<sup>1</sup>.

Наша армия, состоящая из преданных социалистической революции, политически

крепко подкованных, хорошо знающих свое дело командиров, политработников и бойцов, сумеет разгромить любого врага.

«Первая и основная особенность нашей Красной армии, — говорит товарищ Сталин, — состоит в том, что она есть армия освобожденных рабочих и крестьян, она есть армия Октябрьской революции, армия диктатуры пролетариата».

«...Вторая особенность нашей Красной армии состоит в том, что она, наша армия, является армией братства между народами нашей страны, армией освобождения угнетенных народов нашей страны, армией защиты свободы и независимости народов нашей страны».

«...Наконец, третья особенность Красной армии. Состоит она в духе интернационализма, в чувствах интернационализма, проникающих всю нашу Красную армию».

«...Вот почему наша Красная армия имеет все основания быть лучшей в мире армией». Японская военщина недавно попробовала испытать прочность границ СССР в районе озера Хасан. Доблестные части Красной Армии дали хороший урок наглым самураям.

Мы с волнением читали про мужественного и скромного майора Соленова — командира полка, взявшего штурмом вершину сопки Заозерной; про старшего лейтенанта Левченко —

<sup>1</sup> «15 лет Красной Армии», стр. 28.



30 сентября Казанский авто-мото клуб, Татарской АССР, организовал военизированный мотопробег в противогазах по проселочным дорогам. На снимке: участники мотопробега Г. Ильин и М. Лучинский

Фото Б. Мясникова

героического командира роты, успешно боровшегося силами одной роты против двух батальонов японцев; про младшего командира — пулеметчика Гольянова, уничтожившего сотни врагов; про бесстрашного секретаря партийного бюро N-ского полка, лейтенанта И. Мошляка, водрузившего вместе со своими бойцами алый стяг страны социализма на Заозерной; про танкиста Коренева, который с машины, подбитой японцами, продолжал беспощадно разить фашистских стервятников.

«Наша армия существует не для нападения, но только до момента нападения врага на нашу Родину. Она будет самой нападающей из всех когда-либо нападавших армий, если враг ее понудит к этому»<sup>1</sup>.

Нет и не может быть силы, способной противостоять армии и флоту первого в мире со-

<sup>1</sup> Из речи т. Ворошилова на параде на Красной площади в Москве, 7 ноября прошлого года.

циалистического государства. Плохо будет тому, кто осмелится попробовать штыком крепость наших границ.

И в обстановке всеобщей тревоги за судьбы мира, в условиях обостренной угрозы войны народы СССР спокойно и уверенно смотрят вперед. Они знают, что у них есть что защищать, кому защищать и чем защищать.

Красная Армия — школа героев. В нашей стране подвиг сделался необходимым признаком этической нормы каждого советского человека. Смелость и самообладание, воля и целеустремленность — вот характерные черты советских людей, творящих чудеса на благо и во славу своей родины. Только в социалистических условиях общественной жизни у человека отрастают настоящие крылья.

Величайшей силой нашей родины является беззаветный патриотизм масс, их готовность защищать свое отечество. Осоавиахим призван подготовить советский народ к будущим схваткам с любым врагом, откуда бы он ни появился. Осоавиахим — неисчерпаемый резерв Красной Армии — должен обеспечить надежный тыл ее, вырастить сотни тысяч людей, овладевших современной военной техникой.

Вместе с комсомолом Осоавиахим обязан сделать образцовыми оборонно-спортивные клубы, школы, учебные пункты, лагеря. Больше, чем до сих пор, должно быть отведено места изучению автомобилей и трактора, изучению боевых и транспортных машин всех типов, чтобы обеспечить Красную Армию полноценными водителями.

Роль автомобильных учебных пунктов в этом отношении исключительно велика. Сейчас мы еще не можем дать высокой оценки их работы, так как на учебных пунктах нет твердой дисциплины, нет достаточного внимания к сбережению материальной части. Начинаясь новое комплектование учебных пунктов. В автоучебные школы и пункты Осоавиахима, идет учиться прекрасная советская молодежь. Нужно обеспечить высокую успеваемость, подготовить материальную часть для учебы так, чтобы она блестела, как стеклышко, и работала безотказно. Необходимо будущим водителям привить навыки вождения машины в колонне, умение маскировать машину, защищаться от отравляющих веществ, знать все правила погрузки и разгрузки военных грузов с минимальной затратой времени.

Задачи военного воспитания молодежи огромны. Выполнить их — значит поднять военную квалификацию миллионов молодых патриотов, приблизить их к уровню, на котором стоит наша могучая непобедимая Красная Армия — верный защитник трудящихся нашей родины.

*Да здравствует наша родная, непобедимая Красная армия, могучий оплот мирного труда народов СССР, верный страж завоеваний Октябрьской социалистической революции!*



Командиры-дальневосточники устанавливают боевой красный флаг, пробитый пулями и осколками гранат, на высоте Заозерной, у озера Хасан

Фото В. Темина



# ТАНКИСТЫ В БОЯХ У ОЗЕРА ХАСАН

Участник боя, полковник —  
орденоносец А. ПАНФИЛОВ

Могучей и непобедимой пришла наша доблестная Красная Армия к 21-й годовщине Великой Октябрьской революции. Она еще умножила свою славу и доказала неизмеримое превосходство над любыми вооруженными силами фашизма.

29 июля японские самураи с беспримерной наглостью напали на наши пограничные посты и к 1 августа на короткое время захватили высоты Заозерную и Безымянную.

Эта наглая провокация японской военщины — подлая попытка втянуть СССР в войну — вызвала среди наших бойцов бурю негодования и вместе с тем твердую решимость нанести обнаглевшему врагу сокрушительный удар. Бойцы просились в бой, желая испытать мощь своих танков на живых самурайских целях.

31 июля был получен приказ выступить в район озера Хасан. Приказ вызвал огромный подъем у всего личного состава. Части и подразделения заключили между собой социалистический договор: «Кто лучше совершит марш, тот получит право первым вступить в бой с японскими захватчиками».

Через 40 минут части были уже на марше. Ночной марш в условиях бездорожья и дождей танкисты провели отлично — не было

ни одной аварии, поломки, не было отставших машин.

На рассвете 3 августа под сильным пулеметным и артиллерийским огнем мы провели разведку японской обороны на высотах Заозерной и Безымянной и установили, что противник сильно укрепился. Для танковой атаки необходимо было провести ряд подготовительных работ. Условия местности представляли для действий танков значительные трудности. Но нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять, и мы стали готовить свой танкистский удар господам самураям. Японцы против нас ввели в бой 19-ю императорскую гвардейскую дивизию, состоящую из «чистокровных» японцев. Эта дивизия была усилена большим количеством артиллерии, в том числе и противотанковой, и одним бронепоездом.

Наше командование приняло решение: зажать японцев в клещи и произвести полный разгром частей, засевших на высотах Заозерной и Безымянной.

К 6 августа все было готово для атаки. Ждали приказа и вот... на горизонте появились наши бомбардировщики. Они шли на небольшой высоте развернутым строем вдоль Заозерной. Летчики метко бомбили врага.



Командир танка т. Коннов (слева) и комсомолец механик-водитель т. Константинов (в центре) перед боем у озера Хасан передают политруку N-ской танковой части т. Борисенко заявление о приеме их в ряды ВКП(б)

Фото В. Темна

После каждого падения бомбы высоко вверх взлетали земля и камни, и казалось, что они долетают до самых самолетов.

После бомбардировки началась артиллерийская подготовка. Артиллеристы довершили дело летчиков. Тотчас после прекращения артиллерийского огня показались легкие штурмовики и истребители, которые поливали врага бомбами и пулеметным огнем с воздуха. Японские самураи, как дикие зверьки, забились в свои убежища, но и там доставал их меткий огонь советских штурмовиков. В довершение артиллеристы еще раз произвели огневой налет.

Наконец, настало время и для наших действий. Танки ринулись в атаку и ворвались в расположение противника, уничтожая его проволочные заграждения, пулеметные гнезда и живую силу.

Японцы открыли сильный огонь из противотанковых пушек, но это не смутило наших танкистов. Танки продолжали двигаться к высоте Заозерной.

Самураи, чтобы задержать движение танков, затопили и заминировали рисовое поле. Часть танков вынуждена была приостановиться. Каждый из приостановившихся танков делался неприступной крепостью и вел меткий огонь по противотанковым пушкам и пулеметам противника.

Мой танк наскочил на мину — была разорвана гусеница и повреждена ходовая часть.

Я приказал механику-водителю т. Шабульскому выйти из танка, пробраться к командиру стрелкового полка или дивизии и доложить, что передний край обороны противника прорван, путь пехоте расчищен и необходимо ускорить ее продвижение вперед.

Комсомолец Шабульский образцово выполнил мой приказ. Он, находясь в глубине обороны противника, под огнем врага обошел вражеские окопы, прополз через разорванную танками проволоку, по пояс в воде и грязи пробрался к своей пехоте и передал командованию пехоты мое донесение.

Остаться в подбитом танке я не мог, надо было пробраться к высоте Заозерной, пересесть на другой танк, чтобы продолжать атаку. Своему радисту я приказал оставаться в танке и вести огонь по врагу, а с наступлением темноты разоружить танк и прибыть на сборный пункт части.

Радист — комсомолец т. Немировский — боясь за мою жизнь, не хотел меня выпускать из танка, но, получив приказ, беспрекословно выполнил его.

Мне с трудом удалось добраться до ближайшего танка. Люк механика-водителя был поврежден и проникнуть в боевое отделение я мог только через верхний люк башни. Как только верхний люк был открыт, японцы открыли по нему ураганный пулеметный огонь. Несколько раз открывая и закрывая люки, нам удалось обмануть самураев, и я оказался в танке.

Достигнув высоты Заозерной, танки заняли оборонительное положение и в течение 3½ часов удерживали высоту в своих руках, ожидая подхода пехоты.

К вечеру подошла пехота. Первой прорвалась к нам рота N-ского стрелкового полка.

Бойцы с криками: «Да здравствует товарищ



N-ское подразделение дальневосточников на подступах к высоте Заозерной

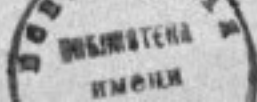
Фото В. Темина

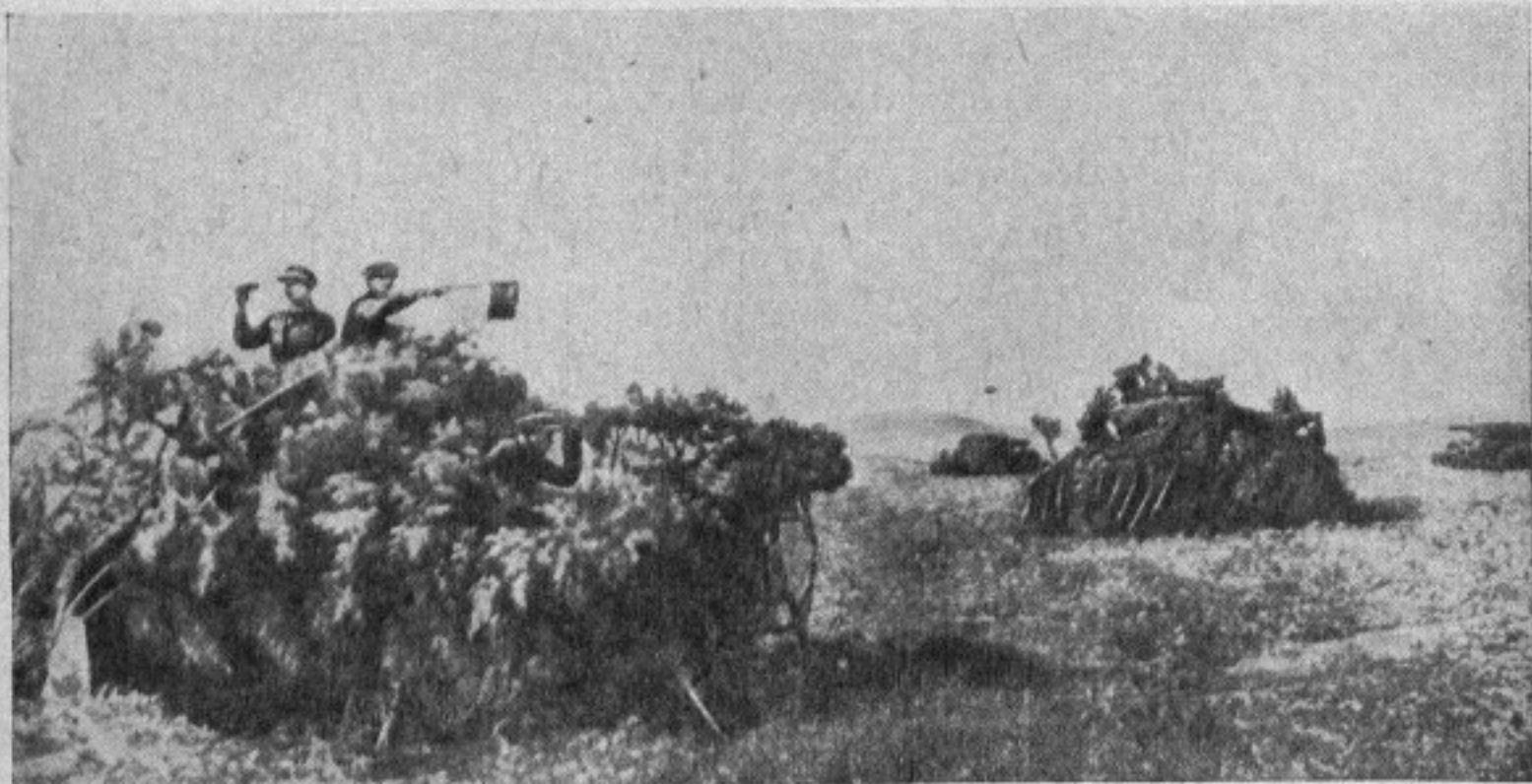
Сталин! Смерть японским самураям! Ура! бросились в атаку, забрасывая врага ручными гранатами и решительно действуя штыком. Высота Заозерная была полностью в наших руках. Японские самураи позорно бежали.

Боевая задача была решена. Отвага и энтузиазм бойцов, умноженные на мощь нашей советской техники, победили.

Советские бойцы показали подлинные образцы героизма. Комсомолец-радист Немировский, оставшись один в командирском танке, в течение 4 часов вел бой с японскими самураями, был контужен и ночью, сняв оружие с танка, вместе с ним приполз на командный пункт. Ему было указано отправиться в тыл на излечение, но он наотрез отказался, заявив: «Пока все японские самураи не будут изгнаны со священной советской земли, я никуда не пойду и приму участие в полном разгроме врага». Тов. Немировский — дисциплинированный и примерный боец в мирной боевой учебе — проявил себя в бою отважным защитником родины.

Примеры героизма проявляли не только танковые экипажи, но и водители автомашин. Храбрым и стойким бойцом показал себя водитель автомобиля-цистерны, получивший приказ произвести дозаправку танка бензином. При движении, когда автомобиль перевалил через бугор, самураи открыли ураганный огонь. Снаряды рвались со всех сторон. Осколком одного снаряда резервуар бензоци-





Героизм, отвагу и мужество проявили танкисты в боях у высоты Заозерной.  
На снимке: замаскированные танки перед боем

Фото В. Темина

стерны был пробит и бензин стал вытекать. Отважный водитель не растерялся, быстро нашел кусок дерева, сделал пробку, заткнул пробонну, после чего, не обращая внимания на огонь противника, продолжал движение и выполнил поставленную задачу.

Все бойцы, командиры и политработники сражались стойко и самоотверженно, каждый рвался в бой, стремясь уничтожить врага.

Наши танкисты, как и все бойцы-дальневозчики, показали огромную политическую сознательность, преданность партии Ленина—Сталина и своей матери-родине. Во время боев в нашу партийную организацию поступило много заявлений от бойцов с просьбой принять их в кандидаты и члены партии. Бойцы писали: «Если меня сразит пуля японских самураев, то я хочу умереть коммунистом».

На сборном пункте, после атаки, под огнем пулеметов и пушек противника, мы проводили партийное собрание — принимали в ряды ВКП(б) новых членов и кандидатов. В это время японские самураи открыли сильный огонь, пришлось сделать перерыв, а затем, выбрав удобный момент, закончить эту важнейшую партийную задачу.

7, 8 и 9 августа японские самураи бросались в атаки, пытались снова овладеть высотой Заозерной, но ничто не могло сломить стойкости наших бойцов.

В боях у озера Хасан наша Красная Армия еще раз продемонстрировала перед всем миром свою могучую силу. Передовая военная техника в руках политически сознательных бойцов, овладевших ею, — грозная сила.

Пусть этот урок запомнят все фашистские поджигатели войны, все охотники до новых военных провокаций.

*Боевой привет доблестным бойцам, командирам и политработникам 1-й Отдельной Краснознаменной армии, защитникам Советского Приморья!*

*Привет мужественным и бесстрашным бойцам-пограничникам, зорким часовым страны социализма!*

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

# Дорогу военизированному спорту!

Герой Советского Союза,  
комбриг В. П. ЧКАЛОВ

С каждым днем все большее количество нашей замечательной молодежи включается в занятия физкультурой и спортом. Физкультура и спорт, прочно вошедшие в быт советской молодежи, помогают выполнению важнейшей государственной задачи — укреплению обороноспособности нашей великой родины.

Широкое массовое развитие оборонных видов спорта — автомобильного и мотоциклетного, стрелкового и конного — обеспечивает воспитание замечательных резервов Рабоче-Крестьянской Красной Армии, готовых по первому зову партии и правительства встать на защиту неприкосновенных границ страны социализма.

Особо велико оборонное значение боевого увлекательного авто-мотоспорта и массовой подготовки мотоциклистов и автомобилистов.

Опыт войны в Испании и Китае показывает, какую огромную роль приобрели автомобиль и мотоцикл в условиях современной вой-

ны. Быстрая переброска значительных войсковых соединений, разведка, срочные донесения надежно осуществляются автомобилем и мотоциклом. Автомобилисту и мотоциклисту, хорошо овладевшим сердцем машины — мотором, сравнительно несложно пересесть за руль танка и бронемашинны.

Вот почему развитие авто-мотоспорта, массовое овладение техникой вождения должно стоять в центре внимания Осоавиахимовских и физкультурных организаций.

Авто-мотоспорт у нас раньше не культивировался. Не было ни машин, ни спортсменов-автомобилистов и мотоциклистов. Но окрепла страна, гигантски выросла промышленность, появились свой отечественные автомобили и мотоциклы, появились и свои советские мужественные гонщики.

Уже не одинокие энтузиасты, а тысячи авто-мотоспортсменов растут и совершенствуются сейчас в больших и малых городах нашей родины.



В. П. Чкалов принимает парад мотоспортсменов на открытии всесоюзных авто-мотосоревнований в Киеве

На рубежах Дальнего Востока и Запада, в Комсомольске-на-Амуре и Минске, в Севастополе и Архангельске, Ташкенте и Тбилиси выходят на старты скоростных гонок, военизированных походов, кроссов, пробегов тысячи смелых, волевых молодых патриотов, овладевших техникой.

Недавно закончившиеся всесоюзные соревнования на первенство СССР по мотоспорту, посвященные славному 20-летию ленинско-сталинского комсомола, показали, с какой любовью и энтузиазмом наша молодежь готовит себя к почетной роли бойца Красной Армии, к выполнению священной обязанности гражданина—защите отечества.

Здоровый спортивный азарт, настойчивое стремление к победе, решительность и неутомимость участников сделали свое дело. Спортивные результаты первенства следует признать достаточно высокими.

Наряду с отличными достижениями гонщиков, необходимо отметить конструкторскую работу отдельных спортсменов. Н. Шумилкин, О. Кучеренко и др. прекрасно разрешили задачу форсирования стандартных мотоциклов и их опыт должен стать достоянием широких кругов мотоспортсменов. Задача Всесоюзного комитета по делам физ-



Мотоспортсмен И. Кривошеев (Спортивное общество «Снайпер»)

Фото В. Храмова

Главрезина должна позаботиться о скорейшем выпуске специальных камер и покрышек как для скоростных гонок, так и для кроссов.

Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта обязан, наконец, стать подлинным руководителем важного оборонного дела и четко определить организационную структуру руководства авто-мотоспортом в стране.

культуры и спорта — серьезно заняться изучением технических и спортивных результатов мотопервенства.

К первенству СССР в 1939 г. мы должны прийти еще лучше подготовленными. Нужно всемерно помочь отважным мотоспортсменам еще выше поднять рекорды СССР по мотоспорту.

Четыре организации, в первую очередь, могут сыграть в этом решающую роль.

Трест автотракторного электрооборудования должен поставить производство свечей, рассчитанных на форсированные двигатели.

Главмотовелопром, продолжая свою работу по улучшению массового стандартного мотоцикла, должен немедленно приступить к конструированию и производству специальных гоночных скоростных мотоциклов.

## НОВЫЕ РЕКОРДЫ А. ИВАНЕНКО и Л. СВИРИДОВОЙ

Одному из старейших мотоспортсменов Союза А. М. Иваненко на всесоюзных мотосоревнованиях не повезло. Машина Ижевского завода, на которой он выступал, несмотря на тщательную подготовку на самом заводе и в Москве, закапризничала.

Но через несколько дней после первенства на всесоюзных соревнованиях орденосного общества «Динамо» А. Иваненко взял блестящий реванш, установив два всесоюзных рекорда.

Километр с хода он прошел за 31,44 сек. (среднечасовая скорость — 114 км 503 м), километр с места — 41,95 сек. (среднечасовая скорость — 85 км 816 м).

Этим отличным результатом он превысил рекорд на километр с хода, установленный

С. Бучинным всего несколько дней назад, больше чем на 3 км.

Рекорд на «километровку» с места принадлежал В. Норману и равнялся 42,07 сек. (среднечасовая скорость — 85 км 571 м).

А. М. Иваненко — образец подлинного советского спортсмена. Молодой спортивный задор сочетается в нем с двадцатилетним опытом большого мастера.

На этих же соревнованиях способная ученица А. М. Иваненко — Л. Свиридова еще раз подтвердила свой высокий спортивный класс. Стокилометровую гонку она выиграла с рекордным временем — 1 час. 05 мин. 49,7 сек.

Ей удалось почти на 3 мин. побить недавно установленный на эту дистанцию рекорд А. Якушиной.

Б. З.

# ТАНКИ В ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЕ

Комбриг, орденосец С. Д. ХАРЛАМОВ

Большая и почетная роль принадлежит танкам в современном бою. Без их участия немислимо ни одно сколько-нибудь крупное сражение.

Наша советская индустрия, выполняя указания товарища Сталина, в совершенстве освоила передовую военную технику. Мы производим лучшие в мире танки.

Не то было во время гражданской войны. Царское правительство оставило нам жалкие военно-технические ресурсы. Создать же свою оборонную промышленность мы тогда не имели возможности.

Однако уже с 1919 г. на различных фронтах гражданской войны начинают появляться танки — одиночные или действующие небольшими группами. Интервенты бросали в бой против красных частей свои танки, «освободившиеся» от участия в мировой войне. Но и на вооружении наших красных войск появляются танки, отбитые у белогвардейцев или произведенные своими средствами.

## ТАНКИ ПОД ПЕТРОГРАДОМ

Летом 1919 г. генерал Юденич, прикрываясь эстонскими пограничными войсками и поддержанный англичанами, повел наступление на Петроград. Немало всяких вредительских махинаций и измен организовали тогда враги и в 7-й армии и в самом Петрограде. Обер-бандит Троцкий и предатель Зиновьев приложили свои руки к этим подлым делам.

Лишь большевистская энергия и железная решимость товарища Сталина, который был

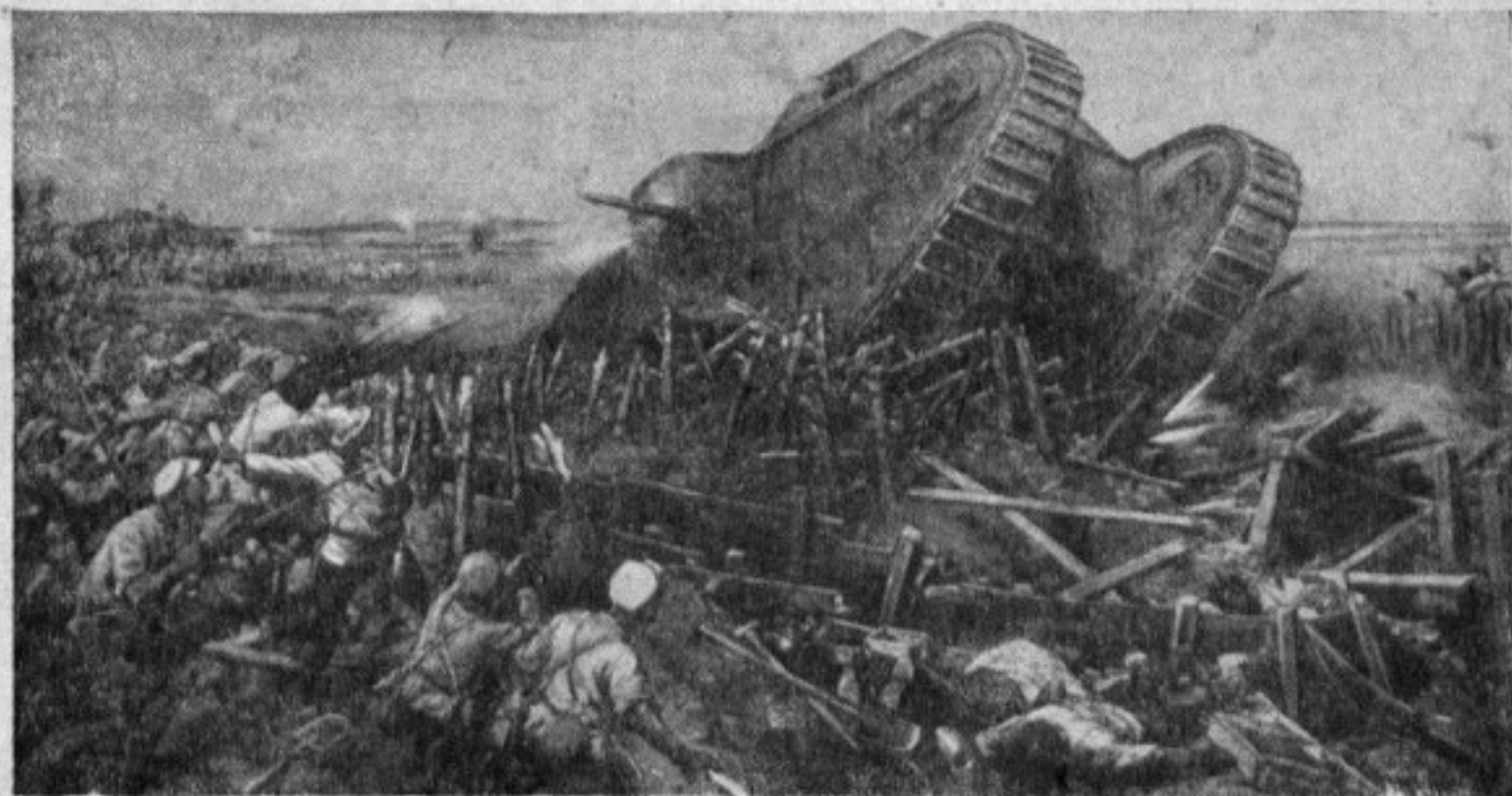
командирован в Питер Центральным Комитетом партии, ликвидировали последствия белогвардейского наступления и предательства.

Осенью 1919 г. Юденич опять переходит в наступление от Ямбурга на Петроград. Мы имели сведения, что войска Юденича усилены 6 большими танками, полученными от англичан вместе с обелуживающими командами. Питерские рабочие ответили на это срочным выпуском 5 красных танков. Танки были изготовлены на Обуховском заводе путем переделки тяжелых пушечных броневых автомобилей. Вместо колес смонтировали гусеницы типа Кегресс, усилили броню, а для лучшего преодоления препятствий (канав и пр.) снабдили танки выдвинутыми вперед рельсами на катках.

21 октября части 7-й армии отошли к Царскому селу. Положение было тяжелое. Белые были уже около Пулковских высот — последнего рубежа перед Петроградом.

В этот критический момент двинулись в бой наши советские танки. Их появление для белых было полной неожиданностью. Атакованные нашей пехотой и танками, белые не выдержали и в беспорядке начали отступать.

Ударная группа, атаковавшая правый фланг противника, оттянула его силы от Петрограда (см. схему 1). 23 октября она выбила белых из Павловска и Царского села, а спустя день потеснила их в направлении Гатчины.



Захват красноармейцами танка под Наховной

Фоторепродукция с картины художника Владимирова



Разгром армии генерала Юденича под Петроградом осенью 1919 года. Стрелки, направленные на Петроград, указывают движение войск Юденича; густо заштрихованные стрелки — направление наступления частей нашей ударной группы.

Оправившись от неожиданного флангового удара, белые, подкрепленные тремя большими английскими танками и бронепоездами, перешли в контратаку.

В ту пору никаких противотанковых средств не было. Танки белых шли беспрепятственно. Наши молодые курсанты начали отходить к Царскому Селу.

Во время боя батальон 5-го латышского полка, прибывший из Москвы для усиления группы, расположился в небольшой роще. Туда и направилась танки белых. Я с ужасом подумал: «Пропали ребята».

Но вышло иначе. Батальон имел с собой полевую 76-мм пушку. Командир орудия не растерялся и почти в упор открыл огонь по танкам. Один из них был разбит, другой, подбитый, начал поворачивать назад, а третий, не приняв боя, пустился наутек.

Окрыленные победой, наши курсанты со штыками наперевес, с криками «ура» кинулись на танки. В азарте они начали колоть броню штыками и бить прикладами. Английские танкисты после «дипломатических» переговоров вылезли из машин и сдались. Танки были немедленно отремонтированы и направлены против войск Юденича, под Ямбург.

### ТАНКИ НА ЮЖНОМ ФРОНТЕ

В январе 1920 года на Южном фронте разгромленные части белых спешно отходили от Екатеринослава в Крым. Победоносная Красная Армия преследовала белогвардейцев по пятам, стремясь отрезать им путь отступления и уничтожить их до ухода в Крым.

Одна бригада белых попала в мешок и с большим трудом пробивалась на Перекоп. Для прикрытия отступления этой бригады генерал Слащев двинул имеющиеся в его распоряжении бронепоезда и танки. Бронепоезда и танки вели атаки на наши части в районе ст. Ново-Алексеевки и несколько раз сковы-

вали их инициативу. Командование Красной Армии было вынуждено оттянуть наши силы от Перекопа. Этим и воспользовались белобандиты, ускользнувшие на сей раз от окончательного уничтожения.

Окопавшись в Крыму, белые пополнили свои ряды и перевооружились. В июне 1920 года они начали наступление на Северную Таврию. Теснимые Врангелем, красные части отошли к северу от Перекопа и к Днепру, у деревни Б. Каховка. Наша Каховская группа долго держалась на левом берегу реки, но затем под сильным натиском противника отошла на правый берег. Каховской группе была поручена оборона Днепра от Никополя до устья.

7 августа красные части вновь переправились на левый берег и укрепились на известном в истории гражданской войны Каховском плацдарме. Каховский плацдарм занимал фланговое положение к выдвинувшейся из Крыма армии Врангеля (см. схему 2). Это отлично учел товарищ Сталин. Он решил нанести здесь врагу сокрушающий удар.

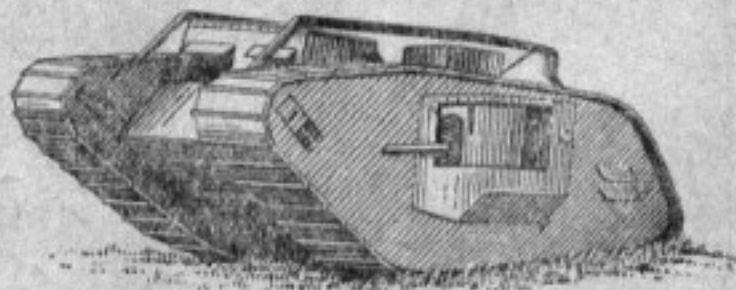
Врангель несколько раз пытался атаковать своими отборными частями Каховский плацдарм, но неизменно получал отпор.

В течение нескольких дней врангелевская артиллерия и авиация вели подготовку к штурму Каховского плацдарма. 9 сентября белые предприняли демонстративную атаку с участием пехоты и бронепоездов, а в ночь на 10-е повели большое наступление, двинув на правом секторе плацдарма 4 тяжелых английских танка «Марка V». Танки прорвали проволочные заграждения, атаковали нашу первую линию обороны и направились в тыл. Наша артиллерия открыла по танкам сильный огонь. Два из них были подбиты, два других, под покровом ночи, удрали назад.

Первый опыт подсказал нашему командованию ряд мер противотанковой обороны. На всем плацдарме были изучены наиболее вероятные направления атаки вражеских танков и бронепоездов. На этих направлениях мы выдвинули противотанковые пушки. Кое-где были устроены замаскированные ловушки. Предполагалось применить минирование. Все это заставило водителей танков белых действовать с большой опаской.

В сентябре, когда окончилась война с белополяками, главные наши силы были брошены против Врангеля (см. схему 2). Роль Каховского плацдарма возросла еще больше.

14 октября Врангель в последний раз сделал попытку отбросить нас на правый берег



Английский тяжелый танк «марка V», участвовавший в гражданской войне. Скорость его — 8 км в час; запас горючего — на 72 км; толщина брони — до 15 мм; вооружение — 4 пулемета и две пушки. Вес — 72 т

реки и закупорить там конницу и 6-ю армию. Атаку плацдарма он поручил 2-му корпусу, усиленному 12—14 танками, конницей и 20 броневедомыми.

Удар был направлен на правый сектор обороны, где находились наши 151-я и ударная бригады.

14 октября, около 2 часов ночи, началось наступление. Следом за танками двигалась пехота, артиллерия сопровождения, конница и броневедомые.

На первом этапе боя танки прорвались через первую, а местами и вторую линию окопов. Наши противотанковые пушки вели огонь, но ночь ограничивала их попадания.

6 танков побродили на участке нашей 151-й бригады и, лишенные поддержки пехоты, повернули к себе в тыл.

Главный бой танков разыгрался на фронте ударной бригады. В течение ночи и утра здесь шли яростные атаки. На рассвете наша артиллерия подбила на правом фронте 4 танка и уничтожила батарею белых. Один танк попал в ловушку и не мог оттуда выбраться, другой был подбит нашим минометом. Всего белые потеряли здесь 6 танков. Наступление врангелевской пехоты также было отбито.

15 октября все наши части перешли в общее наступление. Врангель предпринял еще одну контратаку при поддержке оставшихся танков. Однако большие потери и неукротимый натиск Красной Армии принудили его бежать в Крым. Вскоре красные войска под руководством т. Фрунзе взяли Перекоп и уничтожили остатки белых полчищ в Крыму.

\* \* \*

Операции танков в эпоху гражданской войны не исчерпываются описанными эпизодами. Так например, красный танк участвовал



**Разгром врангелевской белой армии. Стрелками указано направление наступления наших армий на Врангеля**

в знаменитых волочаевских боях, помогая бить белые банды, поддерживаемые японскими интервентами.

Трофейные танки, захваченные нами на различных участках фронтов, обычно тут же направлялись против неприятеля. Так было на Кубани, на Северном Кавказе, на польском фронте. В бою с белополяками под станцией Зябки участвовали танки под командой т. Могиленко и оказали большую помощь нашей пехоте, содействуя ее успеху.

Боевая деятельность танков во время гражданской войны наметила контуры их будущего использования в современном бою.

В настоящее время наши мотомеханизированные части являются гордостью Красной Армии. Японские самураи на собственной шкуре убедились в этом в боях у озера Хасан.



**На тактических учениях Н-ской части Киевского военного округа. На снимке — танк на учениях**  
Фото М. Рыжака



# К НОВЫМ УСПЕХАМ АВТОСТРОЕНИЯ!

Н. ЗИНГЕР

Советская автомобильная промышленность очень молода, но, несмотря на трудности и подрывную работу троцкистско-бухаринских шпионов, она сделала большие успехи. Это лучше самых красноречивых слов подтверждают факты и цифры.

Царская Россия не оставила нам никакого автомобильного наследства, если не считать нескольких кустарных мастерских, тщетно пытавшихся наладить производство автомобилей, и ничтожного количества импортных автомашин, изрядно потрепанных за время мировой войны.

Советская страна после победоносного завершения гражданской войны, после разгрома армии иностранных интервентов и белогвардейцев перешла к мирной работе, начала залечивать раны, нанесенные войной, приводить в порядок промышленность, транспорт, сельское хозяйство.

В этот период были восстановлены и существовавшие авторемонтные мастерские в Ярославле и Москве и, в частности, завод АМО, из ворот которого в день VII годовщины Октябрьской революции вышли первые десять машин советского производства для участия в параде на Красной площади.

В напряженной обстановке, в борьбе с врагами, маловеерами, нытиками, Страна Советов, руководимая великой партией Ленина — Сталина, добилась решающих успехов в восстановлении народного хозяйства и приступила к гигантской работе по социалистической индустриализации страны.

Нужно было переоборудовать существовавшие заводы на основе новой техники. Нужно было построить заново целый ряд отраслей тяжелой индустрии. Нужно было создать оборонную промышленность, ибо этого тре-

бовали интересы обороны страны в обстановке капиталистического окружения.

В стране началось грандиозное капитальное строительство. Приступили к созданию Днепровской гидро-электростанции, Туркестано-Сибирской железной дороги, Сталинградского тракторного завода и пр.

К этому периоду относится и реконструкция завода АМО, ставшего первым автомобильным гигантом нашей страны. На базе старого завода со случайным подбором оборудования был построен новый завод — завод им. Сталина, оснащенный первоклассной техникой, производственной мощностью 25 тыс. грузовых машин в год.

К этому же периоду относится решение правительства о постройке в г. Горьком (тогда Нижнем-Новгороде) автозавода с ежегодным выпуском 100 тыс. грузовых и легковых автомобилей.

В рекордно короткий срок был создан Горьковский автогигант. 20 мая 1930 г. приступили к строительству, а через полтора года — к 1 января 1932 г. — он был пущен в ход. И с конвейера завода начали сходить новые советские полутоннажные грузовики и легковые газетки, необходимые нашей стране, как воздух, как вода.

«История еще не знала такого гигантского размаха нового промышленного строительства, такого пафоса нового строительства, такого трудового героизма миллионов масс рабочего класса. Это был подлинный трудовой подъем рабочего класса, развернувшийся на основе социалистического соревнования» (История ВКП(б)).

В настоящее время московский автозавод им. Сталина и горьковский автозавод им. Молотова подвергаются новой грандиозной реконструкции, значительно расширяющей их производство

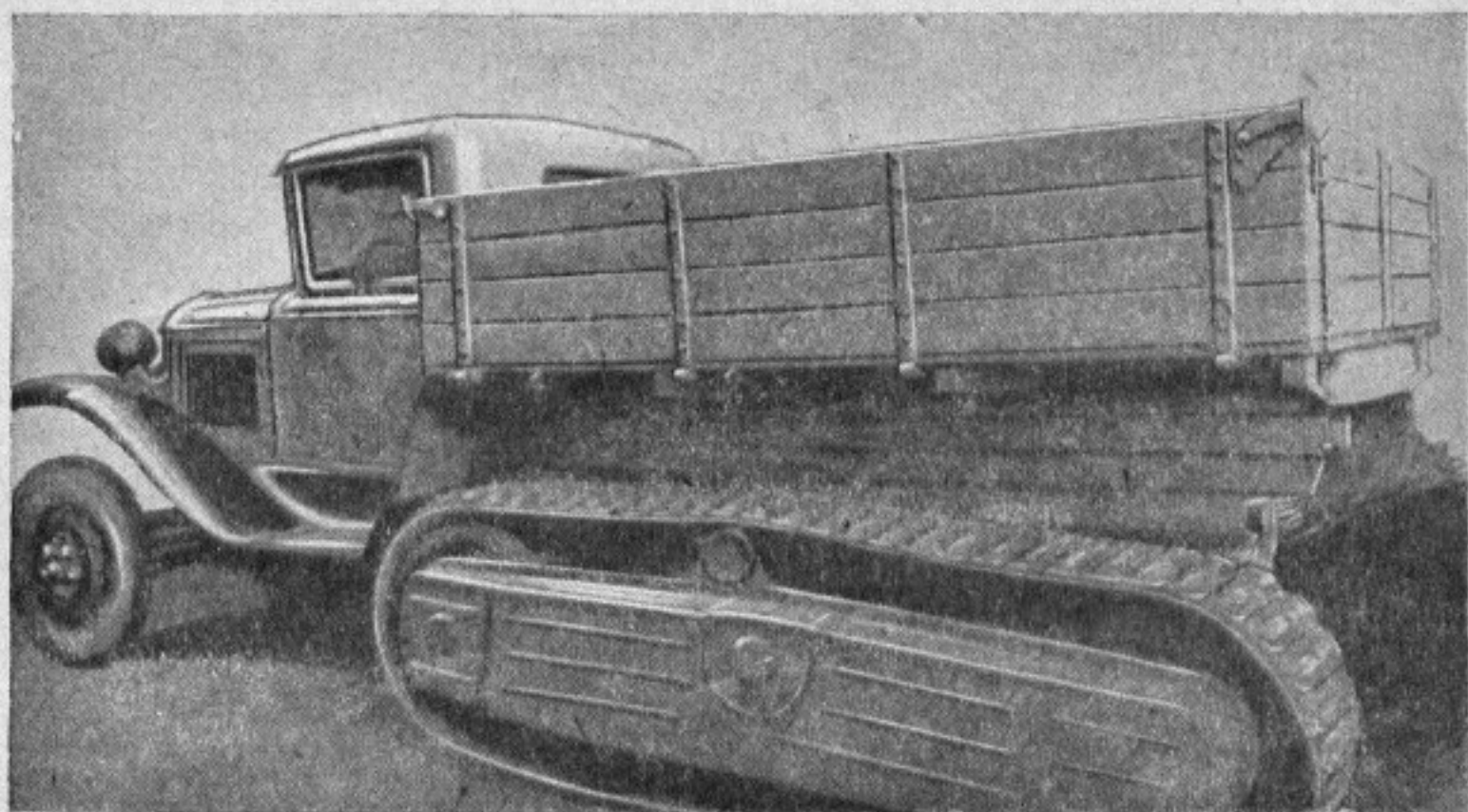
для удовлетворения непрерывно растущих потребностей народного хозяйства страны. Построено несколько сборочных заводов, много заводов-смежников, поставляющих необходимые детали для автомобилей. Десятки специализированных заводов обслуживают автомобильную промышленность.

И с каждым годом мы переходим все в более высший класс автостроения. Освоив новое оборудование, вырастив прекрасные кадры автоинженеров и конструкторов, мы создали оригинальные советские конструкции, по прочности, вынос-



Контролер отдела технического контроля автозавода им. Сталина А. Седова за осмотром автомобиля ЗИС-101

Фото Браиловского



Новый трехтонный грузовик-вездеход на шасси ГАЗ-АА, построенный экспериментальным цехом горьковского автозавода им. Молотова

ливости и экономичности не уступающие заграничным.

Завод им. Сталина, помимо грузовой машины ЗИС-5, которую он теперь значительно улучшает, уже два года выпускает комфортабельный многоместный легковой автомобиль ЗИС-101 и приступил к производству открытых фэтонов ЗИС-102 для южных районов Союза.

Горьковский автозавод им. Молотова модернизирует легковую машину М-1, снабжает ее шестицилиндровым двигателем, увеличивающим мощность машины, приступает к выпуску фэтона ГАЗ 11-40, недавно одобренного товарищами Сталиным, Молотовым и другими руководителями партии и правительства, а также значительно улучшает всем известный грузовик ГАЗ-АА.

Ярославский автозавод модернизирует свой тяжелый грузовик, увеличивая его мощность и грузоподъемность, чтобы наиболее эффективно обслужить крупные строительства, совхозы и колхозы.

Советская автомобильная промышленность осваивает все новые и новые типы машин. Всего несколько лет назад у нас не было газогенераторных грузовых автомобилей, а теперь уже несколько тысяч их работают на лесных участках, на золотых приисках и в других местах, отдаленных от линий железных дорог. Решением правительства от 1 марта 1938 года намечена широкая программа выпуска газогенераторных автомобилей, парк которых должен быть доведен к 1941 г. до 60 тыс. машин. Советские конструкторы работают над усовершенствованием советского газогенераторного автомобиля, над переводом с бензина на газ легкового автомобиля, чтобы сэкономить стране миллионы тонн горючего.

Пассажирский транспорт также увеличивается количественно и улучшается качественно. Автозавод им. Сталина выпускает

тысячи автобусов и готовит к производству вместительный автобус вагонного типа. Ярославский автозавод снабжает крупные города Союза троллейбусами и приступил к выпуску двухъярусных троллейбусов.

Прошло всего 7 лет с момента создания советской автомобильной промышленности, а мы уже догнали и перегнали многие великие европейские державы, автопромышленность которых имеет весьма солидный возраст, — не менее полвека.

Автопарк Советского Союза насчитывает сейчас около 700 тыс. машин. Производственная программа автозаводов ежегодно увеличивается. Уже в 1937 г. СССР по общему выпуску автомобилей занял третье место в Европе и пятое в мире, а по производству грузовых автомобилей далеко опередил все европейские страны.

В то время как в капиталистических странах и в первую очередь в наиболее автомобильизированной стране — США дальнейшее углубление кризиса влечет за собой сокращение автопроизводства, закрытие отдельных заводов и целых компаний, — масштаб производства нашей автопромышленности непрерывно разрастается.

Преодолевая трудности, победоносно гремя вредителей, врагов народа, стремящихся своей подлой работой задержать победный путь передовой отрасли советского машиностроения, — идет вперед мощный коллектив автостроителей.

Нет никакого сомнения, что при огромном внимании, которое уделяют автомобильной промышленности партия, правительство и лично товарищ Сталин, автостроители добьются еще больших успехов в работе и на основе дальнейшего развертывания стахановского движения ускорят темпы выпуска автомобилей, повысят качество работы автозаводов, быстрее осваивают новые модели.

# ГОРЬКОВСКИЙ АВТОГИГАНТ

## к XXI годовщине Октября

А. М. КРИГЕР

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

### НОВЫЙ ФАЗТОН ГАЗ-11-40

Стремясь создать автомобиль, наиболее удовлетворяющий потребности южных районов Союза с теплым и мягким климатом и с короткими зимами, завод готовится к выпуску нового открытого легкового автомобиля — фазтона.

Один из образцов новых фазтонов, построенных экспериментальным цехом завода, был одобрен руководителями партии и правительства в качестве эталона для последующего производства.

Что же собой представляет новый фазтон ГАЗ-11-40?

Он построен на шасси модели 11 и снабжен шестицилиндровым двигателем. Кузов фазтона — открытый, пятиместный. Конструкция кузова комбинированная, с использованием дерева.

Переднее ветровое стекло состоит из двух частей, поставленных под тупым углом друг к другу. Обе части ветрового стекла закреплены наглухо и не поднимаются.

В задней части кузова находится вмести-

<sup>1</sup> Окончание статьи, напечатанной в № 19—20.

тельный чемодан, сделанный заодно с кузовом и являющийся его продолжением.

Тент кузова имеет солидный, массивный, хромированный механизм.

Два запасных колеса в металлических чехлах установлены в передних крыльях.

Щиток приборов фазтона оформлен заново в современном стиле. Ящик для перчаток снабжен замком. Все кнопки управления сведены в середину щитка и установлены в особом углублении на его нижней кромке, не выступая за поверхность щитка.

Арматура фазтона (ручки дверей, петли, крышки чемодана и др.) очень массивна и солидна по своей конструкции, что обеспечит ей долговечность.

Внешний вид фазтонов, как видно из рис. 1, вполне современный и привлекательный

### НОВЫЙ ПИКАП ГАЗ-11-41

Наше народное хозяйство нуждается в машине для мелких грузовых перевозок. Такой машиной является пикап ГАЗ-11-41.

Пикап построен на шасси модели М и снабжен четырехцилиндровым двигателем. Кабина пикапа металлическая.

Передняя часть пикапа и его кабина не отличаются от легкового автомобиля М-1.

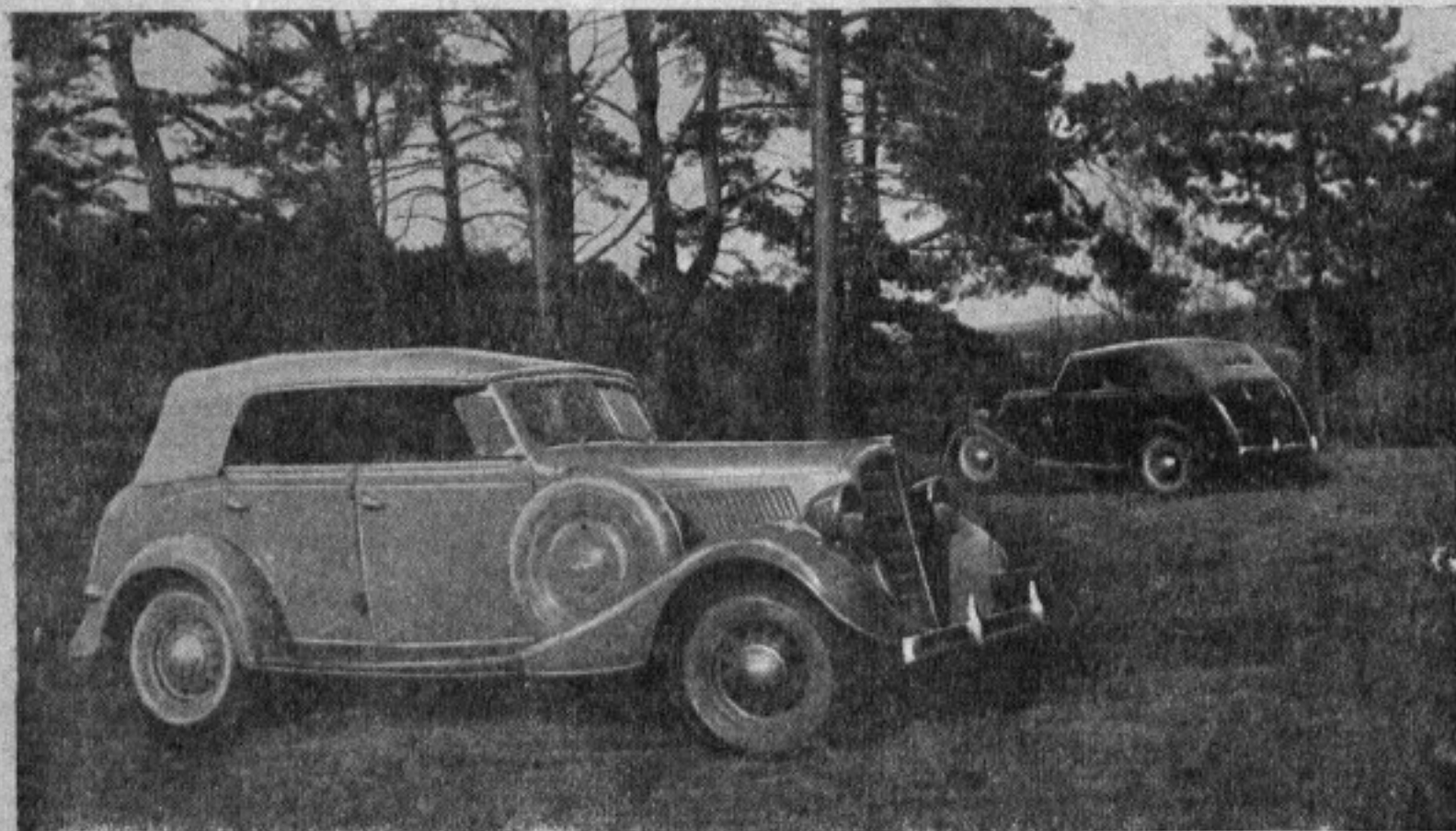


Рис. 1. Новая открытая легковая машина производства горьковского автозавода — фазтон ГАЗ-11-40

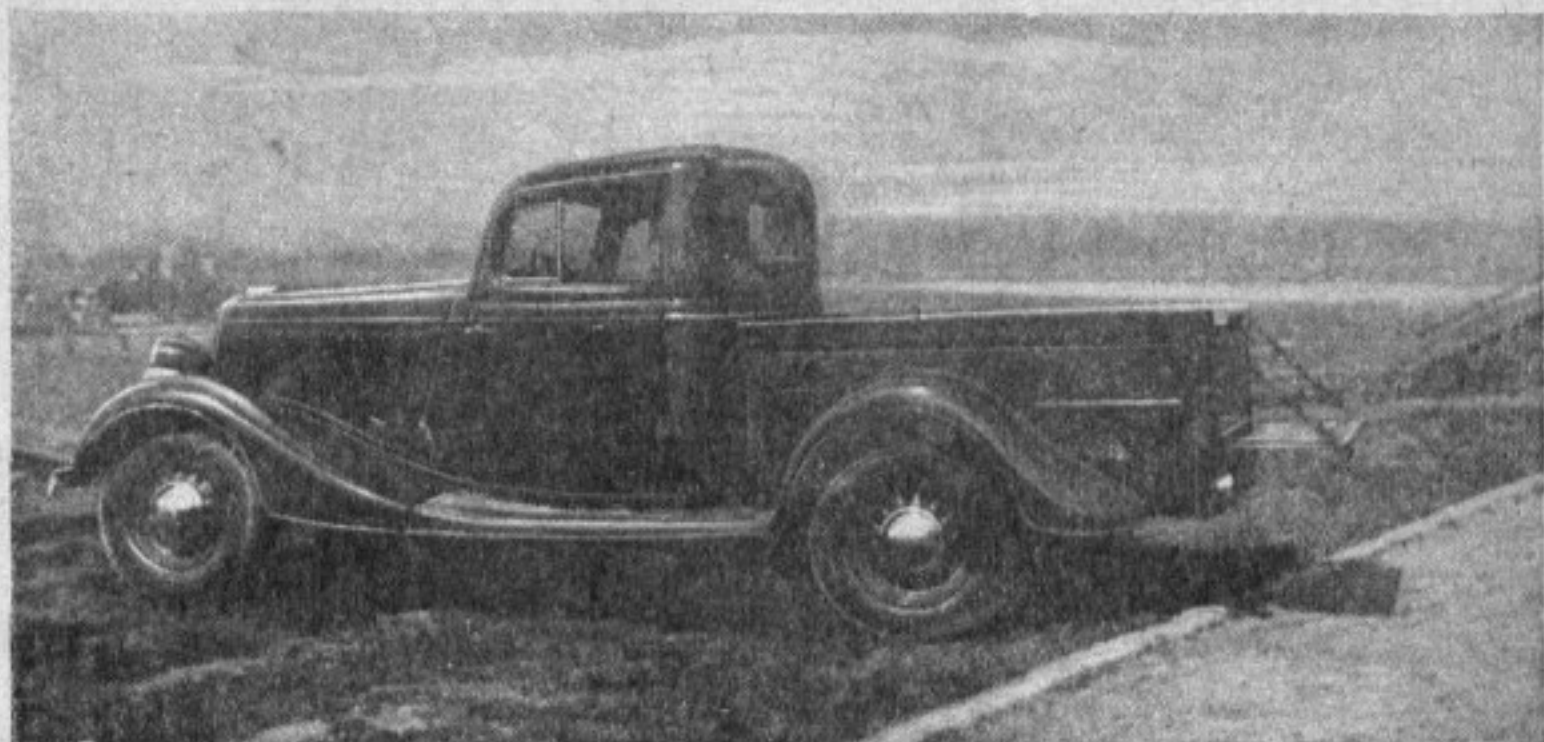


Рис. 2. Новый автомобиль-пикап ГАЗ-11-41

Сиденье кабины разрезное. За спинкой правого сиденья помещается закрытое чехлом запасное колесо.

Платформа пикапа стальная. Задний борт ее откидной. Платформа снабжена сиденьями, расположенными по боковым бортам. В бортах есть специальные гнезда, позволяющие увеличивать их высоту. Этими же гнездами можно пользоваться и для установки тента над платформой.

Полезная нагрузка пикапа — 300—400 кг.

Внешний вид пикапа (рис. 2) вполне современный, а конструкция безусловно практична и удобна в эксплуатации.

### НОВЫЙ 1½—2-ТОННЫЙ ГРУЗОВИК ГАЗ (мод. 51)

Новый грузовик, который в данный момент находится в стадии конструктивной разработки и постройки экспериментального образца, будет существенно отличаться от нынешнего грузовика ГАЗ-АА.

При конструктивной разработке грузовика модель 51 основное внимание обращено на увеличение равнопрочности и общее повышение надежности и работоспособности конструкции, на повышение запасов мощности и увеличение тягового усилия и, наконец, на повышение безопасности езды и уменьшение утомляемости водителя.

Повышение надежности конструкции нового грузовика достигается за счет:

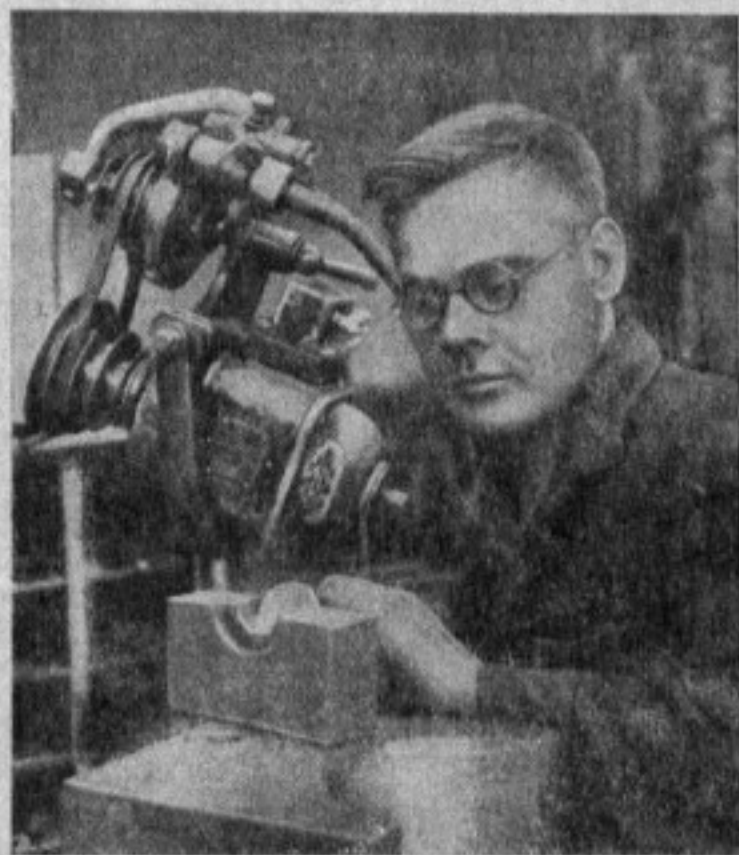
а) введения совершенно новой жесткой рамы с высотой лонжеронов 180 мм; применения (совершенно новой для грузовиков) задней крестообразной поперечины, обеспечивающей хорошую связь между лонжеронами в продольном направлении; наличия специальных разгрузочных раскосов на задней поперечине в месте крепления буксирного приспособления;

б) введения подвески на четырех полуэллиптических рессорах (с подрессорниками у задних рессор);

в) введения новой передней оси, отличающейся высокой жесткостью и надежностью крепления поворотных рычагов, а также увеличенной размерностью поворотного кулака и шкворня;

г) введения нового усиленного руля с рабочей парой «червяк-двойной ролик»;

д) введения между коробкой передач и задним мостом двух надежных карданов;



Стахановец — слесарь штампового цеха № 1 автозавода им. Молотова—П. Большаков, выполняющий производственное задание на 200 проц.

Фото В. Храмцова



Слесарь горьковского автозавода им. Молотова стахановец И. Иванов, работая на штамповке, систематически выполняет производственные задания на 200 проц. На снимке — И. Иванов за обработкой штампа коленчатого вала

Фото В. Храмцова

е) введения нового вполне современного и надежного буксирного приспособления, пригодного для постоянного буксирования больших прицепов.

Повышение запасов мощности и увеличение тягового усилия грузовика обеспечивается установкой шестицилиндрового двигателя, что значительно улучшает динамику грузовика, повышает тяговое усилие на крюке его буксирного приспособления примерно на 30%, существенно улучшая буксировочные возможности грузовика.

Повышение экономичности грузовика достигается использованием на новом двигателе весьма совершенного, экономичного карбюратора и значительным расширением использования прицепов, для чего (как было указано) созданы особо благоприятные условия.

Сравнительные испытания экономичности одного из новых американских грузовиков

(близкого по конструкции и двигателю к грузовику ГАЗ-51) и нынешнего грузовика ГАЗ-АА дали следующие результаты:

Фирма	Каталожная нагрузка на грузика (в т)	Фактическая нагрузка на грузика (в т)	Минимальный расход бензина <sup>1</sup> (в г/км)
Американский грузовик	1½—2	1½	135
		2	140
		2½	143
ГАЗ-АА с всасыв. трубой и карбюрат. А . . .	1½	1½	160—165
ГАЗ-АА с всасыв. трубой и карбюрат. М-1	1½	1½	130

Как видно из таблицы, импортный грузовик, обладая вдвое более мощным двигателем, но вполне совершенным, экономичным карбюратором, даже при нагрузке в 2½ т оказался на 11% экономичней грузовика ГАЗ-АА, груженного 1½ т, но снабженного устаревшим карбюратором ГАЗ-АА.

Из этой же таблицы следует, что импортный грузовик при нагрузке в 1½ т и грузовик ГАЗ-АА при той же нагрузке, но с достаточно современным карбюратором М-1² дают близкие значения расходов горючего.

Увеличение безопасности движения и уменьшение физической нагрузки водителя достигается в результате:

а) введения тормозного механизма колес для защиты от попадания воды;

б) улучшения устойчивости машины на дороге за счет введения новой передней оси;

в) применения полуцентробежного сцепления и связанного с этим значительного уменьшения усилия на педали;

г) значительного снижения усилия на ободу рулевого колеса, которое обеспечивается кинематическим совершенством рабочей пары нового руля;

д) улучшения головного света машины за счет установки новых фар с фланцевыми лампами;

е) снабжения грузовика новой просторной (трехместной) комфортабельной кабиной.

Новое оформление грузовика, новая облицовка радиатора, новые капоты, крылья и кабина делают внешний вид его вполне современным.

<sup>1</sup> Испытания проводились при определенной скорости движения. У импортного грузовика минимальный расход соответствовал скорости 30—35 км/час, у грузовика ГАЗ-АА — 25—30 км/час.

<sup>2</sup> Все грузовики ГАЗ-АА в данный момент выпускаются с всасывающей трубой и карбюратором М-1.

*Превратим СССР в страну самой передовой в мире промышленности и техники, самого производительного сельского хозяйства!*

# ЛЕГКОВОЙ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

А. ПЕЛЬЦЕР

Постановление Совета народных комиссаров СССР от 28 февраля 1938 г. «о производстве газогенераторных автомобилей, тракторов и других видов транспортных машин», а также последние мероприятия Наркоммаша в этой области обеспечивают широкое развитие производства газогенераторных грузовых автомобилей и создают все условия для того, чтобы они заняли прочное место в народном хозяйстве страны.

В проектировании и производстве газогенераторных грузовиков, как показал большой газогенераторный пробег, мы добились уже значительных успехов. Теперь на очереди стоит вопрос о производстве легковых газогенераторных автомобилей, которые по своим конструктивным качествам, экономичности и внешнему виду были бы выше зарубежных машин подобного типа.

Проектирование легкового газогенераторного автомобиля связано с рядом трудностей. Он должен отвечать более высоким требованиям с точки зрения внешнего вида и расположения агрегатов газогенераторной установки на шасси. Легковая машина предназначена главным образом для работы в городе, где требуются частые остановки, торможения и разгоны, поэтому к ее газогенератору предъявляются повышенные требования в отношении гибкости режима, эластич-

ности работы, быстроты запуска и т. д. Удовлетворить последним требованиям особенно трудно.

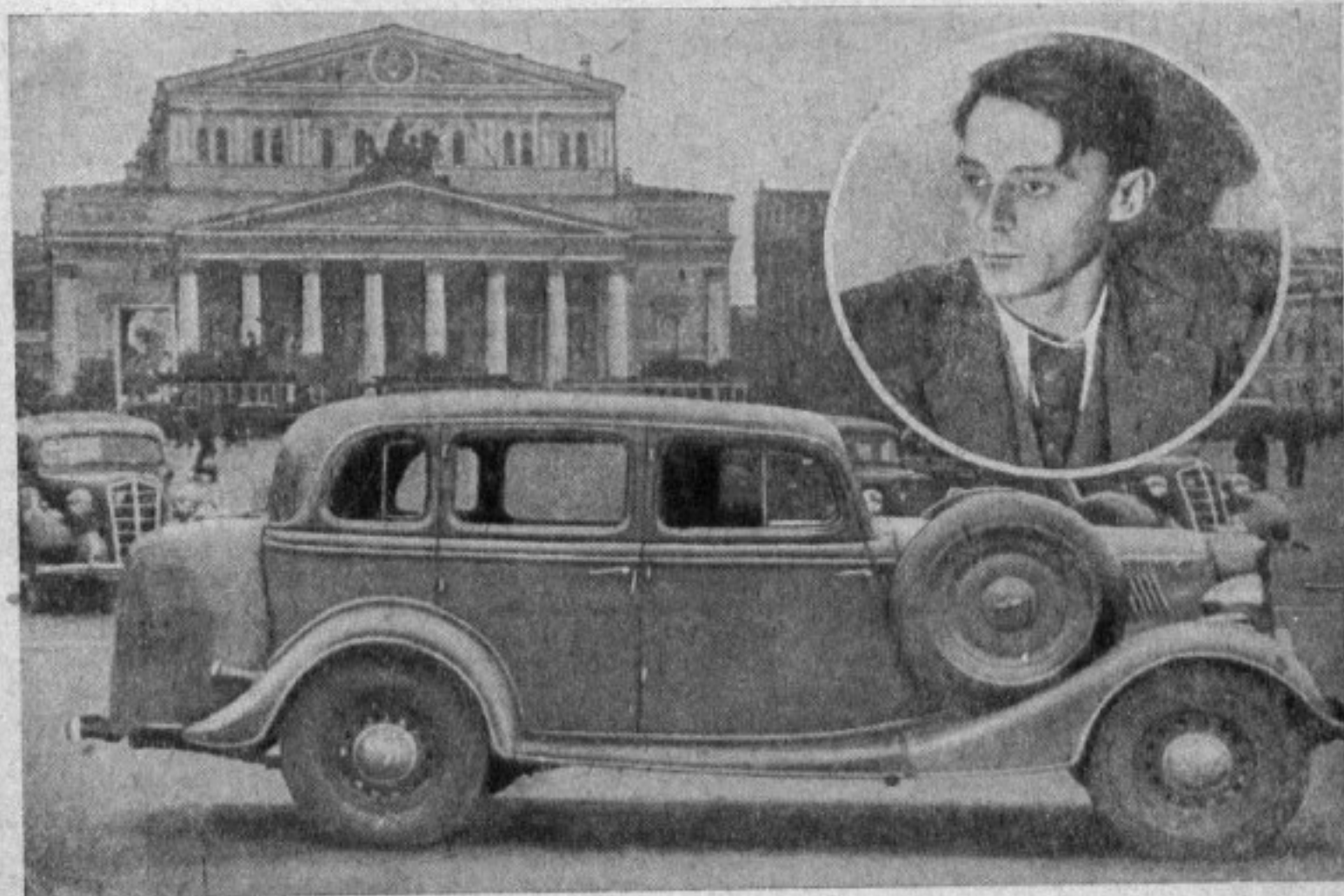
У всех известных нам зарубежных конструкций легковых газогенераторных автомобилей газогенератор работает недостаточно эластично и не так быстро устанавливается на нужный режим. То же можно сказать и о времени, затрачиваемом на розжиг газогенератора и запуск двигателя.

Враги народа, орудовавшие в б. ГУТАП и в НАТИ, тормозили конструирование и развитие производства советских газогенераторных машин и в частности легковых. Они всячески дискредитировали идею их создания и массового выпуска, затягивали экспериментальные работы.

Теперь, когда наши славные чекисты разгромили вражеские гнезда и выловили троцкистскую нечисть, работать стало гораздо легче.

Нам удалось спроектировать и построить легковой газогенераторный автомобиль, отвечающий тем требованиям, которые предъявляют к нему условия эксплуатации в городе и деревне.

Установленный на машине газогенератор с верхним отбором газа (т. е. глубоким обогревом топлива) работает по опрокинутому процессу газификации. Он имеет прямоуголь-



Легковой газогенераторный автомобиль на площади Свердлова в Москве. В овале — конструктор А. Пельцер  
Фото Н. Кубеева

ную форму и разъем в средней части, что облегчает и удешевляет его производство. Загрузка топлива в газогенератор производится через два загрузочных люка.

Топливник газогенератора — цельносварной конструкции, в которой предусмотрено устранение вредных влияний деформации, возникающей от резких перепадов температур в зонах горения и восстановления.

Воздух подводится в топливник посредством трех фурм (14,5 мм в диаметре, суммарное сечение 5 см<sup>2</sup>), выполненных в виде усеченного конуса. Две фурмы соединены между собой воздухопроводящей трубой. В третью фурму воздух попадает через отдельный патрубок. Таким образом имеется возможность выключать первые две фурмы при розжиге газогенератора, что ускоряет начало процесса газификации топлива, ибо кислород воздуха более динамически контактируется с углеродом топлива.

Выбранные параметры топливника (суммарное сечение фурм, диаметры фурменного пояса и горловины, углы схода топлива) обеспечивают получение высокой мощности, гибкую работу генератора на всех режимах, а также устраняют «зависание» топлива.

Кроме того, благодаря большому сечению фурменного пояса газогенератор, как показали опыты, может работать не только на мелких древесных чурках, используемых в современных газогенераторах, но и на крупном топливе размером 100×100×120 мм. Вследствие более низких температур в фурменном поясе измельчение топлива в газогенераторе происходит не так сильно, как в большинстве других газогенераторов подобного типа. Это, в свою очередь, снижает количество уносимой угольной мелочи из генератора, вследствие чего получаемый газ требует значительно менее интенсивной очистки.

Легковой газогенераторный автомобиль по своему внешнему виду почти ничем не отличается от нормальной бензиновой машины М-1. Газогенератор размещен сзади кузова, в

входит в нижнюю коробку и, проходя вверх через девять последовательно включенных труб, охлаждается. Одновременно с этим выделенная при охлаждении газа вода (конденсированные пары воды, взвешенные в газе) стекает в обратном направлении и, омывая газ, увлекает за собой твердые частицы уноса, тоже взвешенные в газе. Конденсат собирается в нижней коробке емкостью 5 л и периодически спускается из охладителя-очистителя через специальный спускной кран.

Из верхней коробки очистителя-охладителя газ подводится к скрытому в кожухе запасного колеса тонкому фильтру, представляющему собой барабан, снабженный двумя сетками, между которыми помещены кольца Рашига, в количестве 20 кг. Здесь осуществляется окончательная очистка газа. Газ поступает в тонкий фильтр снизу и отбирается сверху.

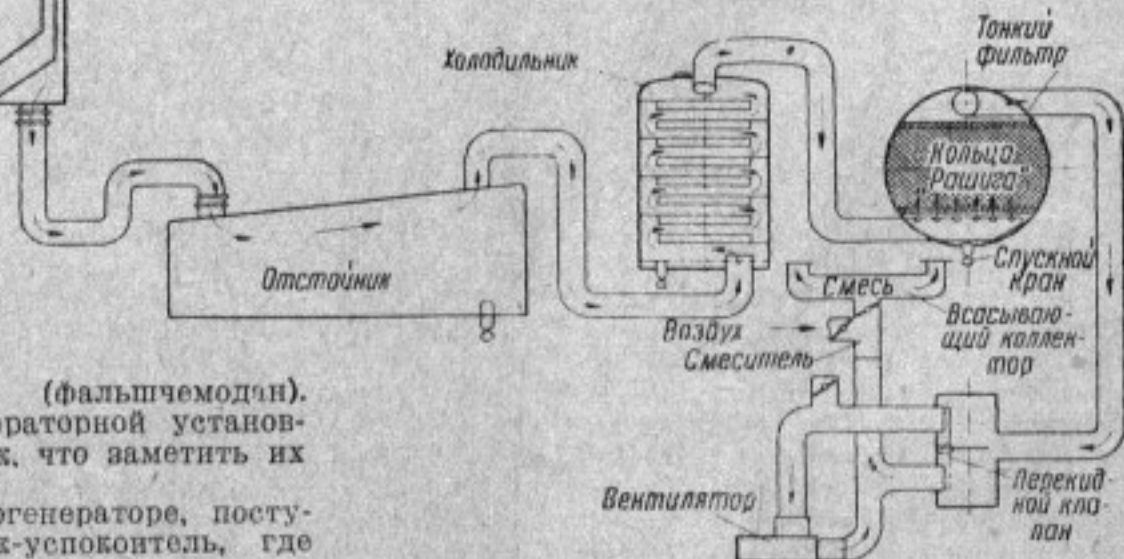
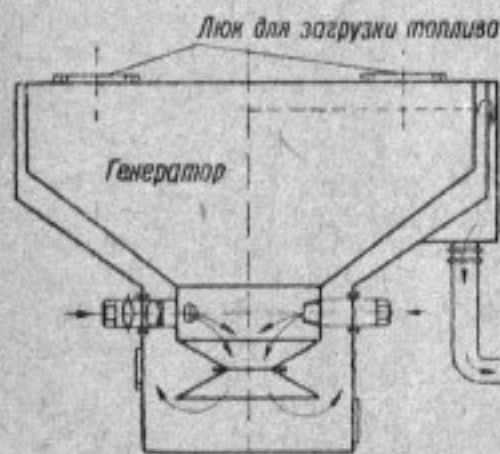
Очищенный и охлажденный газ поступает далее в смеситель, установленный на двигателе вместо карбюратора, надобность в котором, естественно, отпадает.

В целях компенсации потери мощности, неизбежной при работе на генераторном газе, двигатель автомобиля снабжен новой головкой со степенью сжатия 6,8. Все электрооборудование — стандартное; установлены только две батареи, соединяемые во время работы параллельно, а во время запуска — при включении вентилятора — последовательно.

Общий вес газогенераторной установки (без топлива) — 160 кг. Емкость бункера газогенератора — 70 кг, что обеспечивает запас хода за чертой города в 200 км.

Расположение частей установки на шасси автомобиля способствует повышению устойчивости машины и благоприятно с точки зрения динамического перераспределения нагрузки на оси.

Судя по отзывам технической комиссии, основное преимущество машины заключается в ее высоких динамических и эксплуатационных качествах. Максимальная скорость автомобиля, как показали проведенные за послед-



ияшном «багажнике» (фальшчемодан). Остальные части газогенераторной установки тоже смонтированы так, что заметить их трудно.

Газ, полученный в газогенераторе, поступает сначала в отстойник-успокоитель, где оставляет наиболее тяжелые частицы уносимой угольной мелочи. Отсюда, под влиянием всасывания, газ идет в трубчатый охладитель-очиститель, состоящий из верхней и нижней коробок и девяти тонких труб (змеевика).

Очиститель-охладитель работает по так называемому принципу «самоочистки». Газ

**Схема газогенераторной установки на легковом автомобиле конструкции инж. Пельцера.**

нее время дорожные испытания, составляет 85—87 км в час. Розжиг холодного газогенератора и запуск двигателя после длительной стоянки занимают 5—6 мин., а после двухча-

совой стоянки—всего 1½—2 мин. Если же машина простояла не больше 20—25 мин., то ее легко можно запустить сразу, как нормальный бензиновый автомобиль.

Достоинство машины заключается в том, что после работы на холостом ходу (даже в течение часа) газогенератор сразу вырабатывает вполне хороший газ и работа двигателя протекает совершенно нормально.

Такова в общих чертах конструкция легкового газогенераторного автомобиля, окончательно спроектированного мною в Научно-исследовательском институте городского транспорта при помощи инженеров тт. Я. Малаховского, Б. Фиттермана и А. Душкевича и построенного во 2-м таксомоторном парке г. Москвы.

Недавно были проведены очень интересные скоростные испытания автомобиля. Для этого на Варшавском шоссе был выбран 100-километровый участок, который мы проехали почти без остановок 50 раз, т. е. проделали путь в 5 000 км. Кроме меня за рулем автомобиля работали инженер А. Понизовкин, неизменный участник всех газогенераторных пробегов, и техник Н. Д. Титов, оказавший мне чрезвычайно ценную помощь в процессе постройки опытного образца. В пути мы останавливались на несколько минут только для того, чтобы загрузить в газогенератор топливо — древесные чурки. Во время пробега в нашей машине непрерывно находились контролеры — спортивные комиссары.

Весь пробег занял у нас 82 часа 01 мин. Это значит, что мы прошли дистанцию в 5 000 км со средней скоростью 61 км в час. Первые 3 000 км мы прошли ровно за двое суток, т. е. со скоростью около 63 км в час. Это намного выше установленного мирового рекорда скорости для газогенераторных автомобилей на дистанции в 3 000 км. Рекорд этот до сих пор принадлежал французской

газогенераторной машине «Панар-Левассор», прошедшей на автодроме Монлери 3 000 км со средней скоростью 57 км в час.

За время пробега мы израсходовали немного больше полутора тонн обыкновенных дров. Если бы мы проделали тот же путь на бензиновой машине, то израсходовали бы 700—800 л дорогостоящего бензина.

На протяжении всех 5 000 км скоростного испытания масло в картере двигателя не менялось, и после окончания пробега было пригодно к дальнейшему употреблению. Это подтверждает, что система очистки газа на автомобиле вполне удовлетворяет предъявляемым к ней требованиям.

Несмотря на форсированный режим работы двигателя, расход масла составлял только 0,25 л на 100 км.

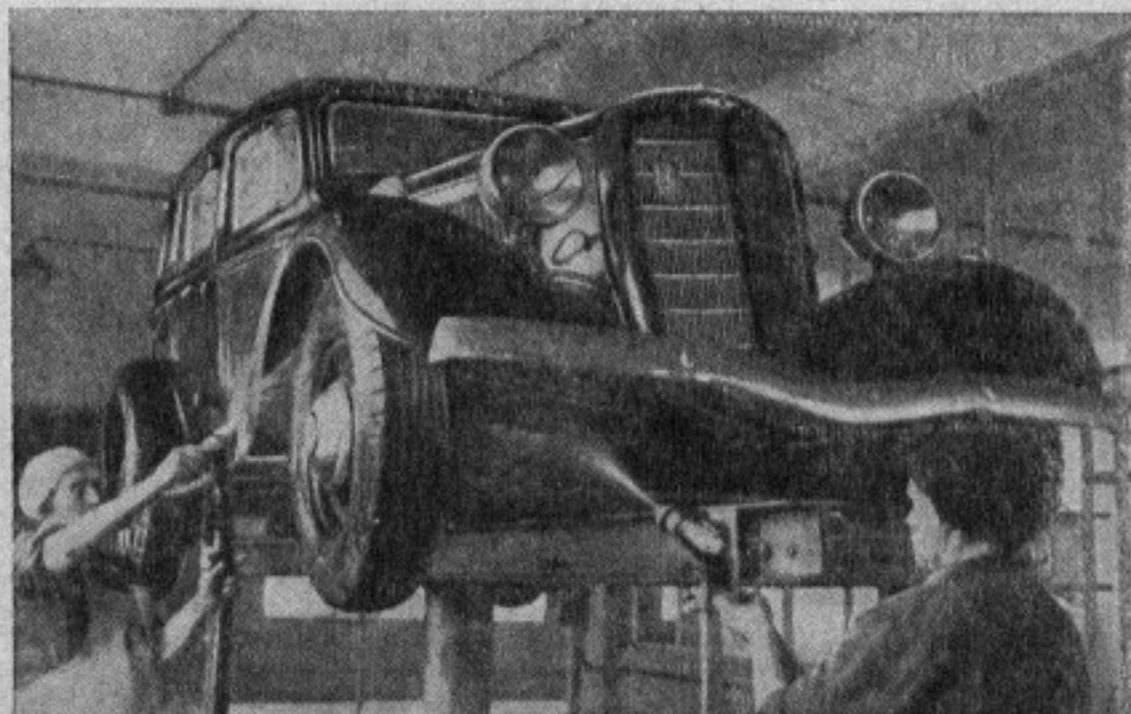
Завершенные скоростные испытания подтвердили высокие качества нашей машины, и теперь стоит вопрос о серийном производстве легковых газогенераторных автомобилей.

Народно-хозяйственное и оборонное значение развития легковых газогенераторных автомобилей исключительно велико. Так же как грузовик, легковой газогенераторный автомобиль открывает широкие возможности экономии бензина, уменьшения транспортных издержек на перевозку топлива и др.

Эксплуатация легковых газогенераторных автомобилей экономична и рентабельна сама по себе, так как расходы на топливо могут быть снижены сравнительно с бензиновой машиной в несколько раз, а дополнительные расходы, связанные с ремонтом газогенераторной установки и обслуживанием ее, возрастают в значительно меньшей степени.

Наше народное хозяйство требует от нас прочной, удобной в эксплуатации, высококачественной легковой газогенераторной машины. Мы способны ее дать и доказали это нашим пробегом.

## Станция для обслуживания легковых автомобилей



В Ленинграде построена станция для обслуживания легковых автомобилей.

Станция состоит из двух секций. В первой секции производится заправка машин горючим, маслом и водой, профилактический осмотр автомобилей, проверка состояния тормозов, мойка и полировка кузовов, смазка и крепежные операции. Во второй секции — помещения для отдыха водителей, буфет, души.

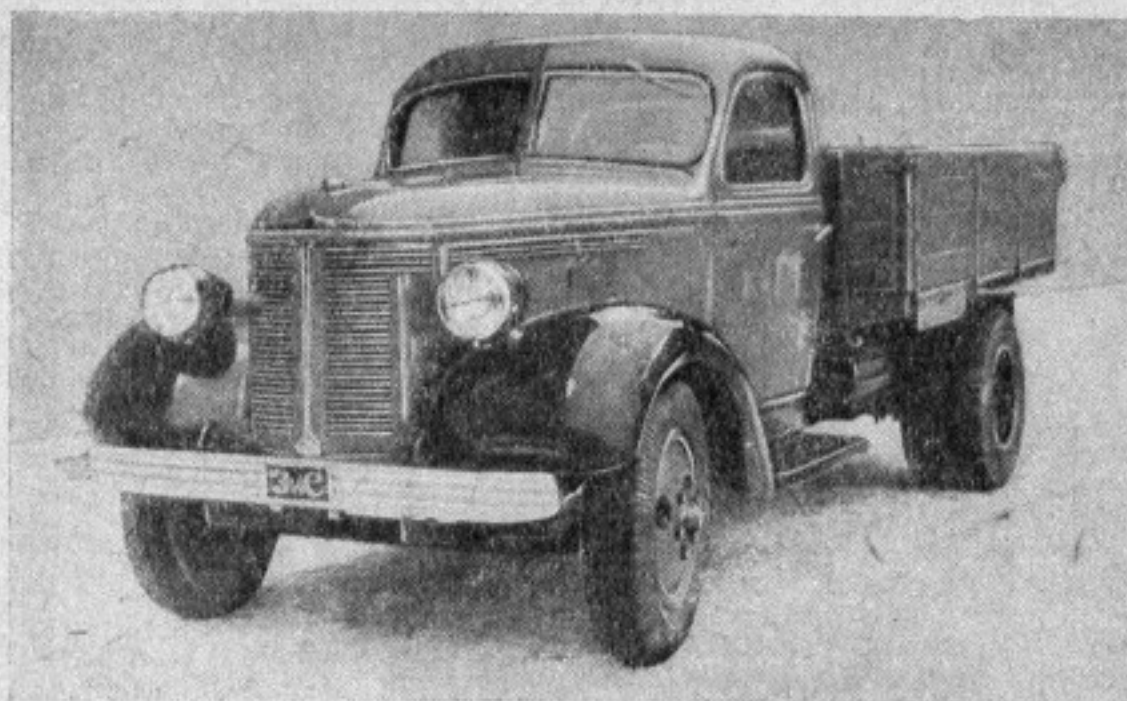
Станция может обслуживать ежедневно до 150 легковых машин; кроме того здесь могут заправляться до тысячи машин в сутки.



# Новый грузовик

## ЗИС-15

Инж. ДРОЖИНСКИЙ



Грузовой автомобиль ЗИС-5, достаточно хорошо зарекомендовавший себя, к настоящему времени конструктивно устарел.

Опыт эксплуатации автомобилей ЗИС-5 дал конструкторам автозавода им. Сталина весьма обильный материал, на основе которого спроектирован новый грузовик ЗИС-15.

Подготавливаемая заводом новая модель представляет собой двухосный грузовик с деревянной платформой грузоподъемностью до 5 т на хороших дорогах и 3,5 т на грунтовых дорогах.

Для того чтобы можно было наглядно судить о новом грузовике, сопоставим некоторые его данные с данными ЗИС-5.

Габарит	ЗИС-15	ЗИС-5
Ширина . . . . .	2 235 мм	2 250 мм
Длина . . . . .	6 560 "	6 060 "
	(без буфера)	(с буфером)
Высота . . . . .	2 265 мм	2 160 мм
База (расстояние между осями) . . . . .	4 400 "	3 810 "
Ширина колеи передних колес . . . . .	1 630 "	1 525 "
Ширина колеи задних колес . . . . .	1 780 "	1 675 "
Размер покрышек . . .	36" × 8"	34" × 7"

Низшие точки машины в нагруженном состоянии

Передняя ось . . . . .	30 мм	310 мм
Задний мост . . . . .	300 "	270 "
Под картером маховика	428 "	340 "

Размеры платформы

Длина . . . . .	3 800 мм	3 080 мм
Ширина . . . . .	2 400 "	2 080 "
Высота . . . . .	620 "	600 "

Погрузочная высота платформы

Без груза . . . . .	1 165 мм	1 100 мм
С грузом . . . . .	1 090 "	1 050 "
Радиус поворота (по наружной колее переднего колеса) . . . . .	9,9 м	8,6 м
Ориентировочный вес негруженого автомобиля . . . . .	3 500 кг	3 100 кг
Максимальная скорость	65 км/час	60 км/час

Автомобиль ЗИС-15 имеет модернизированный шестицилиндровый двигатель ЗИС-5 со следующими основными характеристиками: диаметр поршня — 101,6 мм, ход поршня — 114,3 мм, литраж — 5,55, степень сжатия — 5,3, максимальное число оборотов — 2 600 в минуту, максимальная мощность — 82 л. с.

Двигатель снабжен карбюратором МКЗ-6, более экономичным, чем карбюратор МААЗ-5, установленный на автомобилях ЗИС-5.

Повышение мощности двигателя достигнуто путем увеличения степени сжатия, улучшенного наполнения цилиндров за счет увеличения подъема клапанов, а также путем изменения фаз распределения.

Емкость бензинового бака 100 л.

**Коробка передач** — 4-скоростная. Часть шестерен имеет спиральный зуб, что обеспечивает более плавное зацепление и бесшумность. Подшипники коробки передач значительно усилены.

Передаточные отношения

1-я передача . . . . .	6:1
2-я » . . . . .	3,34:1
3-я » . . . . .	1,76:1
4-я » . . . . .	1:1
Задний ход . . . . .	6,94:1

**Карданный вал** двойной. Это вызвано тем, что увеличенная база не дает возможности пользоваться одним валом из-за его чрезмерной длины.

**Задний мост** имеет двойную передачу. Передача осуществляется парой конических и парой цилиндрических шестерен с общим передаточным числом 6,9:1. Конические шестерни редуктора заднего моста значительно усилены. Опорный подшипник ведущей шестерни — роликовый — также значительно усилен по сравнению с подшипником № 310, устанавливаемым на ЗИС-5. Валик ведомой конической шестерни и малой цилиндрической монтирован на конических роликовых подшипниках.

Полуоси заднего моста — разгруженного типа. Картер заднего моста литой, из ковкого чугуна. В него запрессованы рукава, изготовленные из легированной стали.

**Передняя ось** — нормального типа, но усиленная во всех элементах, так как нагрузка ее доходит до 2,5 т.

**Рулевое управление** — левое. Рулевая передача — червяк и кривошип со сменным пальцем. Червяк работает на двух упорных шариковых подшипниках. Передаточное отношение — 15,9 : 1.

**Тормоза.** Ножной тормоз — механический с вакуум-усилителем на все четыре колеса. Тормоза — двухколодочные, прямого действия. Колодки сделаны из ковкого чугуна облегченной формы. Ширина колодок: задних — 100 мм; передних — 70 мм, а площади их составляют соответственно 429 и 300 см<sup>2</sup>.

Тормозные барабаны — чугунные с усиленным сечением обода. Диаметр барабанов передних и задних колес — 410 мм. Вакуумный усилитель ВК (бустер) с клапаном прямого действия.

Ручной тормоз, центральный дисковый, типа ЗИС-6, расположен у второго карданного сочленения на промежуточном карданном валу.

**Колеса** — дисковые, стальные, с ободом для покрышек размером 36" × 38". Ступицы колес монтируются каждая на двух роликовых конических подшипниках.

**Рессоры** передние и задние — продольные, полуэллиптические. Передние рессоры удлинены по сравнению с ЗИС-5 на 50 мм.

Задняя подвеска — типа ЗИС-5. Дополнительная рессора удлинена для повышения мягкости езды под нагрузкой. Ведущие ушки коренных листов обвиты концами подкоренных листов с зазором, допускающим свободное перемещение листов относительно друг друга. Концы подкоренных листов не имеют оттяжки и полностью термически обработаны, что повышает надежность их в случае поломки ушка коренного листа.

**Рама** автомашины ЗИС-15 штампованная из стали 1025. Толщина материала — 6 мм. Лонжероны швеллерообразного сечения с переменной высотой.

**Кабина** — цельнометаллическая, трехместная, обтекаемой формы, увеличенная длина кабины делает возможной удобную посадку водителя.

Подушка и спинки сиденья имеют повышенную мягкость. Ветровое стекло — наклонное, угловое.

Новый грузовик автозавода имени Сталина будет иметь более культурную отделку всех внешних форм, чем грузовик ЗИС-5.

## АВТОБУС БУДЕТ РАБОТАТЬ НА ЧУРКАХ

Инж.-конструктор С. ИЛЬВЕС

Парк газогенераторных грузовиков непрерывно растет и через два года в СССР должно быть уже около 60 тыс. газогенераторных грузовиков.

В эксплуатации и в большом пробеге были достаточно полно проверены положительные качества советских грузовиков, работающих на древесных чурках и на древесном угле. Они показали выносливость, прочность и достаточную экономичность.

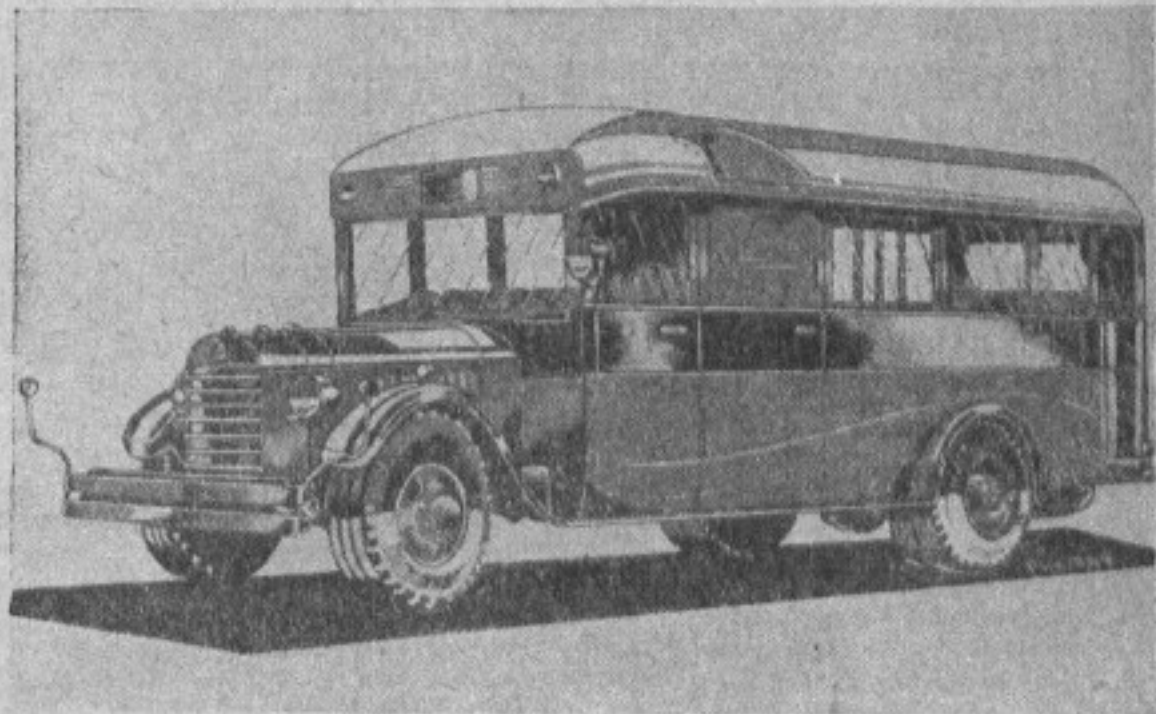
Необходимость экономии дорогого и дефицитного топлива — бензина — ставит перед нашими конструкторами, перед нашей автопромышленностью задачу дальнейшего широкого внедрения газогенератора, использования его на легковом автомобиле, автобусе и др.

Создание газогенераторного автобуса вполне своевременно, особенно для эксплуатации на пригородных и междугородных линиях, т. е. в условиях сравнительно постоянного режима работы.

Научно-исследова-

тельский институт городского транспорта спроектировал газогенераторный автобус НИИГТ-Г-1 на базе существующих шасси ЗИС и кузова ЗИС-8.

Общая характеристика нового автобуса следующая: максимальная длина — 7 385 мм; ширина — 2 300 мм; высота — 2 750 мм. База — 4 420 мм. Колея передних колес — 1 546 мм.

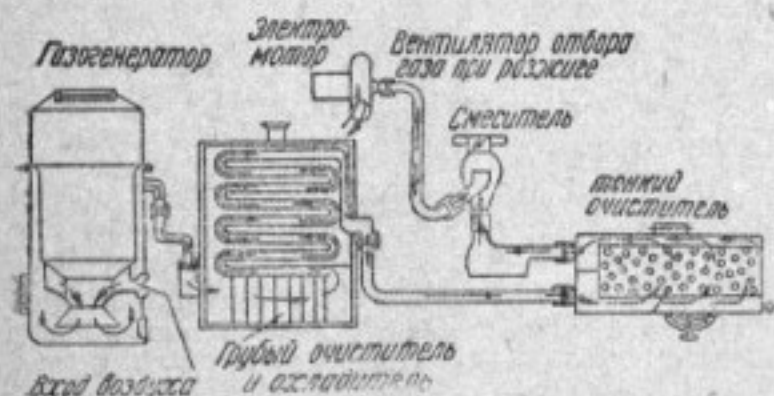


Общий вид газогенераторного автобуса НИИГТ-Г-1

Рама — ЗИС-8, Двигатель, коробка передач, передняя ось и задний мост — ЗИС-5; в двигатель внесены изменения для работы на газе. Передаточное отношение главной передачи заднего моста—7,66:1. Руль—ЗИС-5. Кузов — деревянной конструкции с металлической облицовкой. Число пассажирских мест—21. Максимальная скорость — 55 км.

Расчетный вес газогенераторного автобуса — 6 200 кг, из которых шасси/примерно весит 2 800 кг, кузов — 1 600 кг, газогенераторная установка — 300 кг, топливо — 120 кг.

Схема газогенераторной установки состоит из газогенератора, холодильника грубого очистителя, фильтра тонкой очистки, смесителя и электровентилятора.



**Схема газогенераторной установки на автобусе НИИГТ-Г-1**

Газогенератор работает на дровяных чурках (дубовых или березовых) размером 60×60×80 мм. Выработываемый в газогенераторе газ по трубе диаметром 60 мм поступает в холодильник грубой очистки, расположенный впереди радиатора, где предварительно, благодаря наличию змеевидной коробки, очищается и охлаждается. Затем по трубе газ поступает в тонкий очиститель, расположенный под кузовом, проходит слой

колец Рашига и, окончательно очищенный, идет в смеситель, где смешивается с воздухом. Из смесителя газ засасывается в цилиндры двигателя.

Газогенераторная установка отличается от ЗИС-13 как по компоновке агрегатов на машине, так и по их конструкции.

Генератор, емкостью 115—120 кг, монтируется в левой части автомобиля непосредственно за кабиной водителя и имеет самостоятельную кабину, изолированную изнутри газо-термоизоляционной прокладкой. Для доступа к газогенератору на левом борту сделана специальная дверь.

Для большего удобства загрузки бункера в крыше предусмотрен люк. Одновременно этот люк служит для подвода воздуха, обеспечивающего достаточно надежное охлаждение газогенератора.

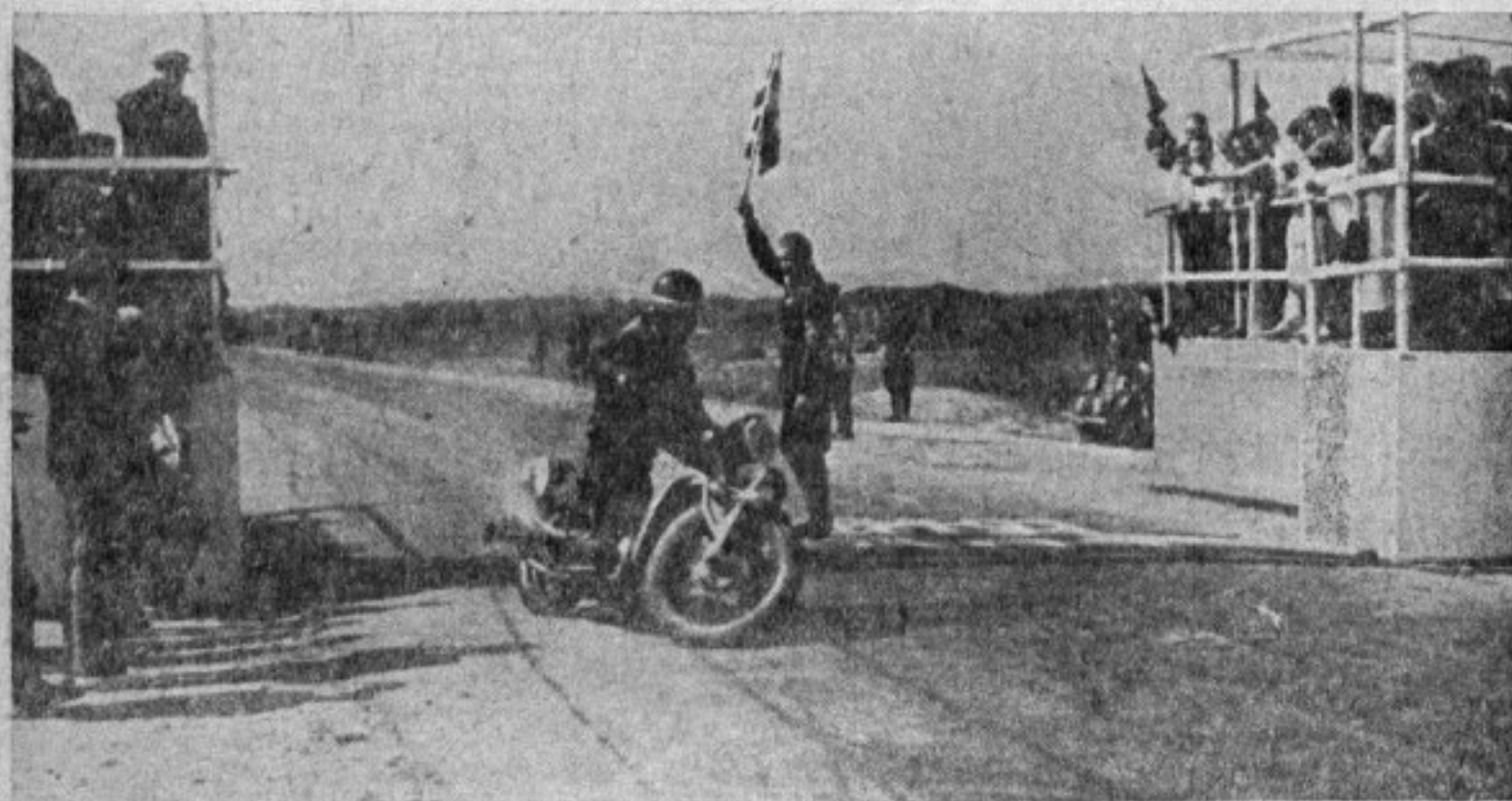
Грубый очиститель, изготовленный по типу экспериментальной установки ЗИС, монтируется впереди радиатора и имеет с ним одну облицовку. Грубый очиститель изготовляется из нержавеющей стали толщиной 1 мм и представляет собой коробчатый змеевик.

Тонкий очиститель сделан по типу экспериментальной установки ЗИС, и ставится под кузовом на кронштейне правого лонжерона рамы за выходной подножкой. По своей конструкции он резко отличается от фильтра ЗИС.

Вентилятор устанавливается на вертикальную стенку торпеды.

Автобус предназначен для загородных линий и в нем будут перевозиться пассажиры только по числу мест для сиденья; последние располагаются по ходу движения.

Автобус строится в 1-м автобусном парке треста Мосавтобус при дружном содействии всего коллектива. Окончание работ над газогенераторным автобусом было приурочено к 21-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.



**Чемпион СССР по мотоспорту т. В. Кулаков (Подольск) на повороте**

# ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ

НИК. ВИКТОРОВ

Шел 1923 год. В гараже Московского молококомбината было несколько потрепанных «Берлие» и «Уайтов». С этими машинами приходилось работать больше слесарям, чем водителям. В таких условиях начал свою работу в гараже демобилизованный красноармеец Иван Иванович Бацулин.

Дни и ночи нужно было сидеть под машинами, чтобы обеспечить их выход и не сорвать доставку молочных продуктов детям рабочих Москвы, в детские дома, в больницы. На этой трудной работе слесарь Бацулин показал себя примерным производственником.

В 1930 г., изучив автомобиль, т. Бацулин сдал экзамен и стал водителем тут же, на автобазе комбината. За 8 лет работы за рулем он ни разу не нарушил правил уличного движения, не имел ни одного замечания, ни одной аварии. Он — образцовый, дисциплинированный шофер, инициатор стахановского движения на автобазе Молококомбината.

По инициативе т. Бацулина, была увеличена емкость кузовов. Вместо 66 фляг молока на машину стали грузить 100. Работая стахановскими методами, организовав труд грузчиков и вдвое сократив время погрузки и разгрузки, он стал перевозить не 400—500, а 900—1000 фляг молока. Так водитель Бацулин добился большого перевыполнения плана перевозок. Вместе с этим он значительно перекрывает и нормы межремонтных пробегов. В 1937 г. его машина прошла без среднего и капитального ремонта 65 тыс. км. В 1938 г., получив машину из капитального ремонта, т. Бацулин со сменщиком Захаровым сделали уже 45 тыс. км.

— Мы пройдем на ней без ремонта 70—75 тыс. км, — уверенно заявляет т. Бацулин.

Бацулин блестяще овладел техникой вождения автомобилем. Он на трехтонной машине спокойно ездит по любой дороге. Вместо заданной технической скорости 22 км в час он делает 28—30 км.

Первое правило стахановца-водителя — тщательно готовить машину перед выездом на линию. Это правило он выполняет с исключительной добросовестностью.

Во время рейса у т. Бацулина никогда не бывает простоев из-за технических неисправностей; график движения выдерживается твердо.

Освоив технику, хорошо зная систему питания автомобиля, Бацулин добивается на ней отличных экономических показателей. В течение последних трех лет он, перевыполняя план, экономит свыше 200 л горючего ежемесячно. В июле экономия достигла 280, в августе — 380 л.

Несмотря на превышение технической нормы межремонтных пробегов, машина т. Бацулина — всегда в отличном состоянии. Это



Мастер-водитель Бацулин

позволяет ему даже зимой экономить 10—15% бензина против летней нормы.

Тов. Бацулин уделяет много времени технической и политической учебе, общеобразовательной подготовке и общественной работе. Он учится в партийной школе Бауманского района, участвует в двух комиссиях по проверке выполнения социалистических договоров и по проверке технического состояния машин.

Свои знания и опыт т. Бацулин передает молодым шоферам. Прикрепленные к нему стажеры встречают в его лице чуткого товарища и хорошего учителя, который умеет просто и толково разъяснить непонятные вопросы.

— Каждый опытный водитель, — говорит т. Бацулин, — должен воспитывать молодых шоферов, передавать им свой опыт, готовить из них высококвалифицированных работников автотранспорта, так необходимых нашей стране. Когда стажировка закончена, я продолжаю следить за молодым водителем, помогаю ему овладеть техникой.

15 лет работает т. Бацулин на автобазе Молококомбината им. Максима Горького. Он широко известен, как мастер безаварийной работы и инициатор стахановского движения на своем предприятии.

4 сентября 1938 г. президиум Московского обкома союза шоферов признал т. Бацулина достойным носить звание мастера-водителя автомашин.

*Знатным людям нашей страны —  
большевистский привет!*

# СТАХАНОВЦЫ

## социалистического

### урожаа

#### СТАХАНОВСКАЯ АВТОКОЛОННА

В Северо-Казахстанскую область для оказания помощи в уборке урожая были переброшены из других районов сотни автомашин.

В Кировском совхозе на вывозке хлеба государству работают 4 автоколонны: Морозовская, Ростовская, Чертковская (Ростовская область) и Евпаторийская (Крымская АССР).

Евпаторийская автоколонна (начальник — Сытников) показывает стахановские образцы работы. В сентябре колонна из 30 машин ЗИС выполнила 400 тыс. тонно-километров или 133,4% плана. Колонна за месяц сэкономила 1518 кг горючего.

По-стахановски выполняют свои задания шоферы: А. Онищенко (сентябрьский план перевозок зерна он выполнил на 184,8% и заработал 1263 руб.), Д. Умеров, В. Щербань, Чубарь, Шукри, Раскин и др. Каждый из них сэкономил горючего от 100 до 150 кг.

#### БОЛЬШЕ ДВУХ НОРМ

Западносибирский областной исполнительный комитет направил свою автоколонну в колхозы Маслянинского района для вывозки зерна государству.

Шофер этой колонны т. Устюменко пишет: — Я вожу хлеб из колхоза «Большевик». Расстояние от колхоза до ссыпного пункта — 120 км. Соревнуюсь с шофером т. Козеевым, я перевыполняю задания. Вместо нормы 100 тонно-километров в сутки делаю на машине ГАЗ-АА 240 тонно-километров.

Выполнения нормы я добиваюсь тем, что стараюсь избегать простоев при нагрузке и



Н. Елисеев и Ф. Тарасенко — шоферы-стахановцы Валуйской автоколонны Сельхозтранса № 9, перевыполняющие производственную норму. Их машины в отличном состоянии.

Фото Г. Самарова

разгрузке машин. Во время погрузки зерна я осматриваю автомашину, заправляю ее, произвожу смазку. Я загружаю машину так, чтобы основная тяжесть лежала на раме, т. е. груз кладу ближе к кабине. Некоторые шоферы не учитывают этого, нагружают весь кузов равномерно и в таких случаях при толчках груз тянет машину назад.

Езжу я со средней скоростью — 35 км в час. За все время у меня не было ни одной поломки.

#### ПРИМЕР ШОФЕРА т. КНЫШ

Шоферы и рабочие совхоза «Джемте» комбината «Абрау-Дюрсо», включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование на лучшую организацию перевозок винограда к местам переработки, добились прекрасных показателей.

Лучший стахановец шофер т. Кныш, работая на перевозке винограда, увеличил производительность труда в три раза. Он добился этого тем, что в целях полной загрузки машины стал устанавливать корзины с виноградом в три яруса на деревянных перекладинах. Корзины устанавливаются на перекладины так, что виноград совершенно не мнется.

Стахановцы опрокинули существовавшую среди работников совхоза теорию о том, что возить виноград в три яруса нельзя, что 1300—1400 кг — предельная норма грузоподъемности для трехтонной машины. Тов. Кныш возит на своей машине до 3025 кг винограда.

Примеру т. Кныша следуют шоферы тт. Корецкий, Иванов и другие.



На вывозке сахарной свеклы в Тростенецком колхозе (Винницкой области) шофер-стахановец Ладыжинской МТС В. Балецкий вырабатывает за смену 600 тонно-километров на машине ЗИС-5

Фото Е. Копыта

# ЛУЧШАЯ КОМАНДА СССР

К 21-й годовщине Великой социалистической революции спортсмены—автомобилисты и мотоциклисты—приходят с немалыми достижениями. Всесоюзные авто-мотосоревнования, проведенные в сентябре 1938 года в Киеве, показали спортивную выучку участников, отвагу и умение. На этих соревнованиях были установлены новые всесоюзные рекорды.

Первое командное место выиграла команда Центрального авто-мотоклуба СССР в составе пяти гонщиков — И. Кириллова, В. Озеревского, А. Красовского, Е. Кудрякова и А. Бучина.

Все они молоды по возрасту, однако каждый из них имеет солидный стаж, неоднократно участвовал в разнообразных соревнованиях. Именно поэтому опыт команды Центрального автомотоклуба СССР представляет несомненный интерес.

Спортсмены команды подобраны удачно. Действуя дружно, организованно, они добились хороших результатов. Но успех команды был бы еще большим, если бы подготовка к киевским соревнованиям началась заблаговременно за несколько месяцев.

Для мотоциклов ИЖ-8 предполагалось изготовить двигатели нового типа, допускающие большую форсировку и имеющие улучшенную продувку. Но, к сожалению, подготовка началась только за месяц, серьезных изменений произвести не удалось и поэтому пришлось ограничиться частичной реконструкцией мотоциклов.

С целью получения лучшего наполнения двигателя на больших оборотах были изменены фазы газораспределения. В прерывателях зажигания облегчены подвижные контакты (молоточки), для того чтобы уменьшить влияние инерции на больших оборотах. Были также установлены ручные приводы для изменения момента вспышки, так как постоянная установка момента зажигания не охватывает всего диапазона оборота двигателя. Степень сжатия двигателя значительно повышена и доведена до 10 : 1; свечи зажигания применялись размером 14 мм. Внутренние детали двигателей были тщательно отшлифованы для сведения до минимума механических потерь. На задних щитках мотоциклов были установлены подушки из пористой резины — для удобства посадки гонщиков.

Карбюратор ЛКЗ-22, обычно устанавливаемый на мотоциклах ИЖ-8, был заменен карбюратором типа «Амал» (Ленинградского карбюраторного завода), что обеспечило лучшее наполнение двигателя.

Горючее состояло из 50% авиационного бензина и 50% бензола, добавлялось также авиационное масло.

На мотоцикле ИЖ-8 ножная система переключения передач до сих пор еще не применяется. Гонщики выгнули на мотоциклах рычаги переключения передач так, чтобы можно было переключать передачи правой ногой.

Нередко гонщики не придают особого значения костюму, считая это делом второстепенным, несущественным. В дни всесоюзных соревнований команда носила кожаные ко-

стюмы, хорошо облегающие фигуры, и специально изготовленные высокие зашнурованные башмаки, обтягивающие икры. При падении такая одежда и обувь предохраняют от ранений и растяжения голеностопного сустава.

Каждый участник команды «закален» в спортивных боях. И. Кириллов, например, в 1934 г. взял первое место в общемосковском кроссе мотоциклистов, а летом 1938 года вышел на второе место. На всесоюзных авто-мотосоревнованиях в Киеве он занял второе место на дистанции 100 км по шоссе на дороге в классе мотоциклов советского производства до 300 см<sup>3</sup>.

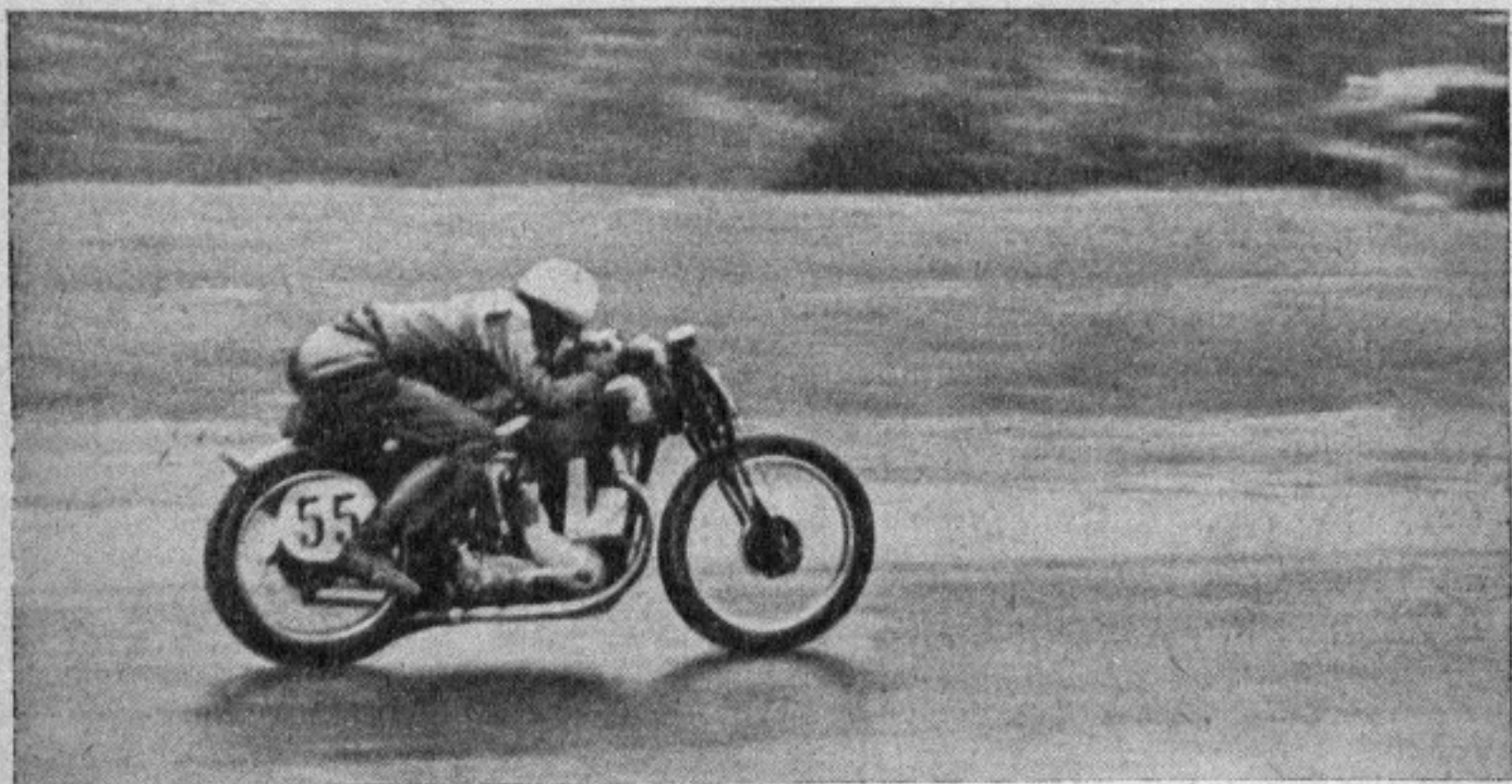
В. Озеревский впервые начал ездить на мотоцикле в 1931 году. В 1937 г. он на общемосковском кроссе занял первое место в классе мотоциклов до 350 см<sup>3</sup>. В январских соревнованиях 1938 года на льду у Химкинского речного вокзала показал отличные результаты, буксируя лыжников. На всесоюзных авто-мотосоревнованиях занял второе место по кроссу. Озеревский — опытный, отлично тренированный спортсмен — занимается подготовкой новых кадров мотоциклистов.

Четвертый участник команды А. Красовский также является инструктором по подго-



Мотоспортсмены, члены спортивного общества «Снайпер» — техник-конструктор Подольского механического завода А. Мешалова и механик завода В. Кулаков

Фото Ленсона



Известный московский мотоспортсмен А. Красовский на дистанции

товке новых спортивных кадров. Неизменный участник больших спортивных состязаний, на которых он занимает лучшие места, Красовский передает свой опыт ученикам. Весной этого года его ученик майор Волотов добился первого места на армейском мотоциклетном кроссе.

Весной 1938 года А. Красовский на мотоцикле до 500 см<sup>3</sup> в километровке с места в одну сторону показал время лучше всесоюзного рекорда, но не побил рекорда, так как второй конец не мог пройти из-за неисправности мотоцикла.

Сейчас Красовский работает над конструированием нового мощного двигателя для мотоцикла.

А. Бучин — пятый участник команды — «потомственный» автомобилист.

— Мой отец, — говорит т. Бучин, — механик автодела с многолетним стажем. Он начал работать на машине еще на заре автомобиллизма. Четверо братьев и сестра умеют ездить на автомобиле и мотоцикле.

Пять лет т. Бучин работает шофером, а свободное время отдает спорту. В феврале 1937 года он занял первое место в гонках с препятствиями по кругу. В том же году на общесоюзном кроссе имени 20-летия Октябрьской социалистической революции занял второе место, на кроссе им. 20-летия Красной Армии — третье место.

Сейчас т. Бучин готовится стать бойцом Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

— Спорт, который я очень люблю и ценю, — говорит т. Бучин, — дал мне отличную закалку, умение «владеть» мотоциклом. Если потребуется, я смогу стать разведчиком, связистом, поведу броневик.

Советские спортсмены, выносливые, волевые, испытанные в спортивных «сражениях», — надежный резерв нашей Красной Армии. По первому зову партии, правительства, нашего любимого Сталина все они, как один, встанут на защиту родины.

Я. Корш

*Рабочие и работницы, инженеры и техники  
тяжелой индустрии и машиностроения!*

*За высокую добычу угля, нефти, металла,  
за своевременный выпуск лучших машин, являющихся  
основой развития народного хозяйства страны!*

# УЧЕНИЯ по ПВХО

## в Советском районе Москвы

Вечером было введено «угрожающее положение». В жилых домах погасли огни. Только на лестничных клетках и в номерных знаках тускло светили синие лампочки. В подъездах стояли дворники с противогазами наготове. Боевые химические дружины, отряды санитаров и пожарные команды проверяли материальную часть.

Ночь и утро следующего дня прошли спокойно.

В 8 часов вечера вдруг отрывисто завывали гудки... Воздушная тревога! Предприятия, искусно замаскировав свет, продолжали работать. На окнах домов появились белые бумажные полоски.

Бойцы химических звеньев, команды группы самозащиты надели комбинезоны и привели в боевую готовность дегазационное имущество. Район продолжал нормальную жизнь. В театре оперетты, в Камерном и Еврейском театрах, в ТЮЗ'е шли представления. Перед началом спектаклей выступали активисты Осоавиахима с беседами о противовоздушной и химической обороне. Не было ни паники, ни толкотни. Везде полнейший порядок.

«Вражеские самолеты» прорвались к району и сбрасывали бомбы с отравляющими веществами. В домах просигналили ручными сиренами и ударами в колокол. По сигналу химической тревоги рабочие предприятий, продавцы магазинов, обслуживающие работники театров, кино и других учреждений надели противогазы, не прекращая работать.

К «пораженным» участкам направились группы самозащиты. Ручные дегазационные тележки разбрасывали хлорную известь. На улицах выставлены знаки, предупреждающие, что местность поражена «отравляющими веществами».

К дому на Б. Садовой улице мчались пожарные автомашины. На этот дом были сброшены «зажигательные бомбы». Молниеносно на крышу протянулись лестницы. Пожарные быстро ликвидировали огонь. Санитарное звено этого дома оказывает первую помощь «раненым»...

Поздно вечером был дан отбой. Угрожающее положение снято. Учения по противовоздушной и химической обороне на 10-м участке Советского района Москвы закончились.

\* \*  
\*

Учения были проведены и на 9-м участке Советского района. Успех обоих учений обеспечила хорошая подготовка к ним районного совета Осоавиахима и штаба МПВО.

В течение сентября штаб МПВО провел многочисленные совещания с руководителями предприятий и учреждений, с управляющими домами, дворниками и т. д. На совещаниях были даны инструкции, что делать по сигналам воздушной и химической тревоги. Из активистов-инструкторов ПВХО штаб выделил 320 посредников и прикрепил их к отдельным участкам. Посредники вели агитационно-массовую работу, организовали кружки и группы самозащиты. При домоуправ-

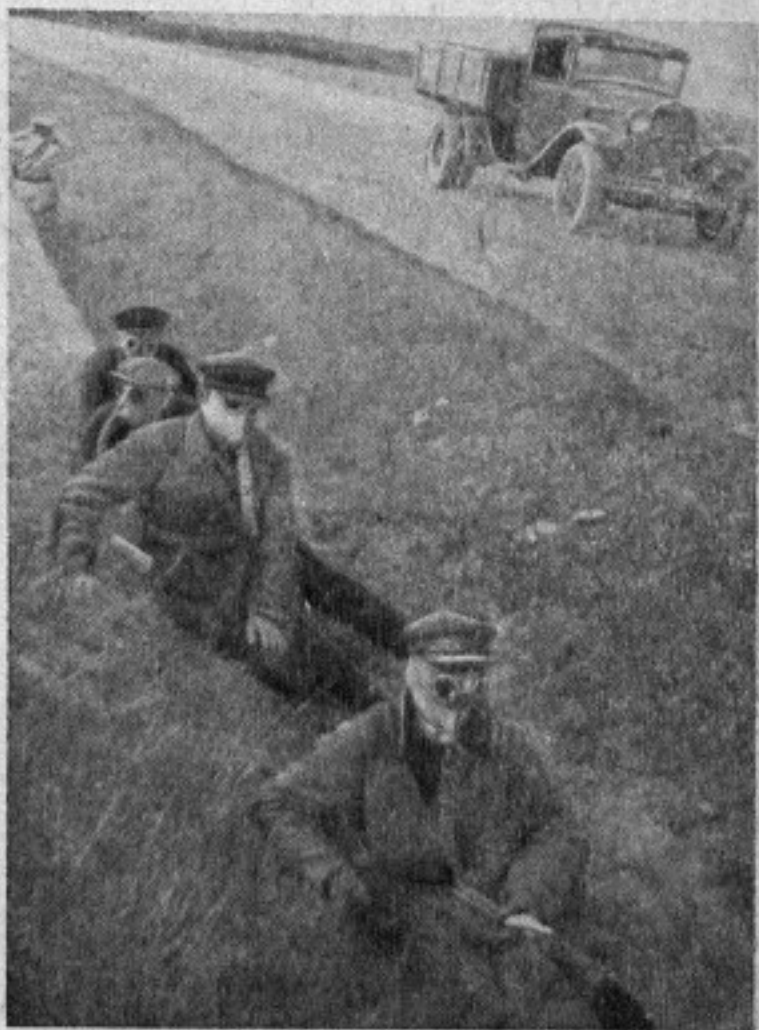
лениях было создано 48 таких групп. На 100 киносеансах были продемонстрированы населению оборонные фильмы.

Лучше всего подготовили и провели учения команды автобазы № 3 Мосгорвнупорта, Миусской АТС и Института им. Менделеева. Из команд домоуправлений отлично справились с боевыми заданиями во время учений команды дома № 139 по улице Горького (начальник т. Смирнова), д. № 25 по Б. Садовой (начальник т. Волченкова), д. № 6 на Тишинской площади (начальник группы т. Равенков).

Учения не только проверили боеспособность команд, но и явились стимулом для дальнейшего роста и укрепления общественной оборонной работы. В Советском районе организовано около 100 новых кружков ПВХО и ГСО. Осоавиахимовские организации пополнились более чем тысячей новых членов. В первичной организации общества Миусской АТС до учений было 50 членов Осоавиахима, а теперь — 120.

Штаб МПВО получил от населения 5 000 заявок на приобретение противогазов.

Я. Фарфель



Тактические учения автоучебных пунктов Осоавиахима. По сигналу воздушной тревоги бойцы покидают машины и укрываются в канавы

Фото М. Розенбаума



### АВТОМАГИСТРАЛЬ МИЛЛЕРОВО — ВЕШЕНСКАЯ

Северные районы Дона находящиеся вдали от железнодорожного полотна, искони страдают от бездорожья. Во время весенней и осенней распутицы, а иногда и зимой, население этих районов лишается связи с промышленными административными центрами области.

Сейчас решен вопрос о постройке между городом Миллерово и станцией Вешенской автодороги. Уже начаты подготовительные работы. От Миллерово дорога пройдет через Криворожский, Кашарский, Базковский районы к станции Ве-

шенской. Длина новой дороги—154 км.

Строительство дороги закончится в 1939 г. Сначала она будет иметь каменную одежду, а через год после эксплуатации — так называемое черное покрытие.

Примерная стоимость строительства дороги — свыше 25 млн. руб.

По старой дороге, связывающей Миллерово со станцией Вешенской, сейчас ходит около 100 машин в сутки. Пропускная способность новой магистрали составит в среднем 1 000 автомашин в сутки.

### О КОМПЛЕКТНОМ РЕМОНТЕ АВТОМАШИН

Для обеспечения комплектного капитального ремонта автомашин на заводах Глававторемонта народный комиссар машиностроения издал приказ, в котором обязал начальника Глававторемонта построить и ввести с 1 января 1939 г. в эксплуатацию при действующих заводах шинно-ремонтные и аккумуляторные мастерские.

Шинно-ремонтные мастерские должны быть организованы на 1-м и 2-м москов-

ских, 2-м ленинградском, харьковском, тбилисском, киевском, могилевском и симферопольском заводах Глававторемонта.

Аккумуляторные мастерские должны быть организованы на 1-м и 2-м московских, 1-м и 2-м ленинградских, харьковском, тбилисском, киевском, могилевском и симферопольском заводах и на всех авторемонтных станциях.

### КОМСОМОЛЬЦЫ УЧАТСЯ ВОЖДЕНИЮ АВТОМАШИН

Комсомольская организация Могилевского авторемонтного завода им. Кирова готовит без отрыва от производства 100 водителей автомашин. С 1 августа регулярно, по два раза в шестидневку, обучаются автоделу

четыре группы комсомольцев.

Комсомольская организация завода вызвала на соревнования по подготовке водителей автомашин комсомольцев Центрального белорусского авто-мотоклуба.

### В АШХАБАДСКОМ АВТО-МОТОКЛУБЕ

Авто-мотоклуб проделал большую работу по подготовке шоферов-любителей и профессионалов.

Сейчас в Ашхабадском авто-мотоклубе насчитывается 11 учебных автомашин,

13 мотоциклов. На учебном пункте при авто-мотоклубе подготовлено 268 и обучается 348 чел. Организованы также курсы по подготовке шоферов для колхозных автомашин.

Стр.

Двадцать первая годовщина Октября . . . . .	2
Герой Советского Союза, полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ. — Красная Армия и Осоавиахим . . . . .	5
Полковник, орденоносец А. ПАНФИЛОВ. — Танкисты — в боях у озера Хасан . . . . .	8
Герой Советского Союза, комбриг В. П. ЧКАЛОВ. — Дорогу военнопленным спорту . . . . .	11
Б. З. — Новые рекорды А. Иваненко и Л. Свиридовой . . . . .	12
Комбриг-орденоносец С. Д. ХАРЛАМОВ. — Танки в гражданской войне. . . . .	13
И. ЗИНГЕР. — К новым успехам автостроения. . . . .	13
А. КРИГЕР. — Горьковский автогигант к XXI годовщине Октября (окончание). . . . .	18
А. ПЕЛЬЦЕР. — Легковой газогенераторный автомобиль . . . . .	21
Станция для обслуживания легковых автомобилей. . . . .	23
Инж. ДРОЖИНСКИЙ. — Новый грузовик ЗИС-15 . . . . .	24
Инж.-конструктор С. ИЛЬВЕС. — Автобусы будут работать на чурках. . . . .	25
Н. ВИКТОРОВ. — Один из лучших. . . . .	27
Стахановцы социалистического урожая. . . . .	28
Я. КОРШ. — Лучшая команда СССР . . . . .	29
Я. ФАРФЕЛЬ. — Учения по ПВХО в Советском районе Москвы. . . . .	31
Хроника . . . . .	32

В НОМЕРЕ 35 ИЛЛЮСТРАЦИЙ

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима СССР.

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

Упомят. Главлита В-53007.

Тел.ред. В. Соколов.

Зап. т. 482а. Тир. 89 500

Бум. 72×108 см/16. 1 бум. лист.

Колич. экз. и бум. листов 202 700

Журнал одан в наб. 25/X 1938 г.

Подпис. к печати 10/XI 1938 г.

Приступл. к печати 25/XI 1938 г.

Тип. и ценик. Гослитиздата,

Москва, 1-й Самотечный пер., 17.

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

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

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

пропагандирует задачи Осоавиахима;

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

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

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

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

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

обсуждает методы наилучшей спортивной тренировки и организует обмен опытом рекордсменов;

дает описание автопробегов и путешествий;

уделяет особое внимание оборонным видам авто-мотоспорта.

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

преследует задачи внедрения автотехнических знаний;

ведет пропаганду стахановских методов работы автотранспорта;

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

содействует подготовке квалифицированных кадров водителей;

освещает новинки советской и зарубежной автомобильной техники.

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

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

**Подписная цена—12 рублей в год.**

# ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на двухнедельный общественно-политический, иллюстрированный авиационный журнал

## „САМОЛЕТ“

ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ОСОАВИАХИМА СССР

### „САМОЛЕТ“

широко освещает достижения советской авиации, жизнь аэроклубов, современные авиационно-технические проблемы, вопросы тактики и военного применения авиации.

### „САМОЛЕТ“

показывает авиационно-спортивную работу, достижения легкомоторной авиации, воздухоплавания, планеризма, парашютизма и авиамоделлизма, организует обмен опытом и консультации по вопросам аэроклубной работы.

### „САМОЛЕТ“

информирует своих читателей о важнейших авиационных событиях СССР и за рубежом, перелетах, рекордах, воздушных гонках, новых конструкциях.

С 1939 ГОДА ЖУРНАЛ

### „САМОЛЕТ“

будет печатать очерки, стихи и рассказы, отражающие героизм и мощь красного воздушного флота.

### „САМОЛЕТ“

рассчитан на авиационных работников, аэроклубную молодежь и читателей, интересующихся авиацией.

### „САМОЛЕТ“

с 1 января 1939 года будет выходить два раза в месяц в увеличенном формате, печататься на высококачественной бумаге, с художественными иллюстрациями и в многокрасочной обложке.

**Подписная цена:**

на 1 месяц	4 руб.
"   3   "	12   "
"   6   "	24   "
"  12   "	48   "

Цена отдельного номера — 2 рубля

### ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ

городскими и районными отделами связи, почтовыми отделениями, агентами, письмоносцами и сборщиками подписки на предприятиях и в учреждениях.

Адрес редакцита ЦС Осоавиахима СССР: Москва, 12, Старопанский переулок, дом № 7