



187
34

1938

NI-24 ЯНВ. - I. СВЯТ.

Всер. инст.
БИБ. ЦР
№
В. Н. № 183

Оч. I К.



За рулем

73

24
1938
ДЕКАБРЬ



Глава Советского Правительства
Вячеслав Михайлович МОЛОТОВ

XXXVIII - 73

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И СССР



Из доклада тов. В. М. Молотова на торжественном заседании
Московского Совета 6 ноября 1938 г.

Все основное, необходимое для понимания современной международной обстановки, вы найдете в последней главе только что вышедшей в свет «Истории ВКП(б)». Там это сказано метко и бьет прямо в цель.

Там указано, как последние экономические кризисы обострили противоречия между буржуазией и пролетариатом в странах капитализма и как усилились попытки агрессивных государств возместить потери от экономического кризиса внутри страны за счет других, слабо защищенных, стран. Там указано, как в 1935 году фашистская Италия напала на Абиссинию и поработила ее. При этом имелась в виду не только сама Абиссиния, но и Англия, удар по ее интересам, по морским

путям Англии из Европы в Индию, в Азию. Там указывается на то, как фашистские страны, Германия и Италия, в 1936 году начали военную интервенцию против Испанской республики. Под предлогом борьбы с «красными» в Испании, германские и итальянские фашисты ввели свои воинские части в Испанию, расположившись в тылу у Франции и, вместе с тем, перехватив морские пути Англии и Франции к их колониальным владениям в Африке и Азии. Там указывается и на то, как фашистская Германия насильственно захватила в 1938 году Австрию. Этим германские фашисты прокладывают себе путь не только в районе реки Дуная и на юге Европы, но и вообще обна-



Участник боев в районе озера Хасан, водитель танка М. Коваленко, награжденный орденом Красного Знамени

Фото П. Русанова

руживают свое стремление к гегемонии в Западной Европе.

Все это создало целый ряд узлов империалистической войны в странах Европы. Не видит этого только тот, кто ничего в международных делах не хочет видеть.

Кроме того, там указывается на то, как в 1937 году японская военщина захватила Пекин и Шанхай, вторглась в Центральный Китай и раскинула свой империалистический захватнический план на захват и подчинение всего Китая. Это значит, что интересам Англии и США, которые ведут большую торговлю с Китаем, Япония стремится нанести серьезный удар и уже добилась известных результатов. События последних дней лишь обостряют положение в Китае. Это также создает базу для развязывания войны между империалистическими державами.

Из всего этого в «Истории ВКП(б)» делается следующий вывод:

«Все эти факты показывают, что вторая империалистическая война на деле уже началась. Началась она втихомолку, без объявления войны. Государства и народы как-то незаметно вползли в орбиту второй империалистической войны. Начали войну в разных концах мира три агрессивных государства, — фашистские правящие круги Германии, Италии, Японии. Война идет на громадном пространстве от Гибралтара до Шанхая. Война уже успела этануть в свою орбиту более полмиллиарда населения. Она идет в конечном счете против капиталистических интересов Англии, Франции, США, так как имеет своей целью передел мира и сфер влияния в пользу агрессивных стран и за счет этих так называемых демократических государств.

Отличительная черта второй империалистической войны состоит пока что в том, что ее ведут и разворачивают агрессивные державы, в то время как другие державы, «демократические» державы,

против которых собственно и направлена война, делают вид, что война их не касается, умывают руки, пьются назад, восхваляют свое миролюбие, ругают фашистских агрессоров и... сдают помаленьку свои позиции агрессорам, уверяя при этом, что они готовятся к отпору».

В «Истории ВКП(б)» дается марксистское объяснение такого положения. Дело вовсе не в военной или экономической слабости «демократических» государств. Дело — совсем в другом. Дело в том, что отсутствует единый фронт «демократических» государств против фашистских держав, дело в том, что «демократические» государства, не одобряя «крайностей» фашистских государств и боясь усиления последних, «еще больше боятся рабочего движения в Европе и национально-освободительного движения в Азии, считая, что фашизм является «хорошим противоядием» против всех этих «опасных» движений».

Обо всем этом надо помнить, чтобы судить о внешней политике Советского Союза и о всех международных событиях последнего времени.

Возьмем события в Советском Приморье, в районе озера Хасан. Сейчас нет нужды восстанавливать детали этих событий. Они происходили в конце июля и начале августа, и у всех остались в памяти.

Суть дела здесь в следующем. Как говорится, среди белого дня японская военщина сделала попытку оторвать кусок советской территории на Дальнем Востоке. За мотивами в таких случаях японские фашисты далеко не ходят. Вопреки очевидным фактам, вопреки международным договорам, они объявили было часть советской территории в районе озера Хасан территорией Манчжоу-Го, иначе говоря, японской территорией, а после этого пустили в ход не только свою «испытанную» в таких делах дипломатию, но и японские войска. Разумеется, этот захват советской территории им не удался и не мог удалиться. Они просто не поняли, с кем имеют дело. **(Аплодисменты)**. Пришлось убеждать доступными для них аргументами. Если японским фашистам требовалось, чтобы убедительно заговорила наша артиллерия и наша авиация, то они этого добились. Получив хороший отпор, а, пожалуй, и хороший урок, японские войска отошли на свою территорию, и советская граница полностью была восстановлена. **(Аплодисменты)**.

Теперь несколько слов о смысле этих событий.

Нам теперь точно известно, что вопрос о захвате горы Заозерной (Чанкуфын) и, значит, весь вопрос о событиях в районе озера Хасан решался, собственно, не в Токио, а в другом месте — где-то в Европе, а скорее всего в Берлине. Японская военщина должно быть хотела поддержать своих фашистских друзей в Германии и, не раскинув умом, попала на удочку каких-то своих мелких агентов. Если господа японские и германские фашисты хотели испытать, во-первых, твердость нашей внешней политики и, во-вторых, боевые качества Красной Армии, то по обшм этим вопросам они получили ясный и вразумительный ответ. **(Бурные аплодисменты)**.

Они хорошо знали, что нами провозглашен принцип: «Ни одной пяди чужой земли не хотим. Но и своей земли, ни одного вершка своей земли не отдадим никому». (**Аплодисменты**). Однако, у японских империалистов в Китае вошло в привычку грубое нарушение права другого народа. С другой стороны, германским фашистам это не раз уже удавалось в отношении народов Европы. Видимо, на этом основании японо-германские участники «антикоммунистического пакта» решили эту империалистическо-захватническую практику перенести и на СССР. Попытались перенести, но... просчитались. (**Бурные аплодисменты**).

Японское нападение в Советском Приморье дало нам повод продемонстрировать не только японским империалистам, но и всему миру, что Советский Союз до конца верен своим заявлениям, своей внешней политике и что с ним опасно шутить. (**Бурные аплодисменты**).

Через своих плохих разведчиков японские и германские фашисты были, видно, сильно обмануты и насчет боевых качеств наших пограничников и красноармейцев. В этом они убедились, получив крепкий отпор. Теперь для самоутешения им ничего не остается, как распространять всякие небылицы о слабости Красной Армии и советской авиации через всяких проходимцев, через всяких Линдбергов. Но пусть верит, кто хочет, наемным агентам, вроде шпика Линд-

берга. Мы предпочитаем верить фактам. И даже нашим врагам не советуем забывать о таких фактах, как геройские дела красноармейцев у Хасана. Мы знаем, что как у японских, так и у германских фашистов не было желания популяризировать Красную Армию, но независимо от своих желаний они добились того, что красноармейские часты в Советском Приморье продемонстрировали свои прекрасные боевые качества и силу советского патриотизма.

Непреклонная верность СССР своей мирной внешней политике и готовность до конца отстоять советские границы от всяких нападений, — вот итог событий у Хасана, имеющий большое международное значение.

Перейдем к последним событиям в Европе.

Уроки последних событий, связанных с Чехословакией, во многом поучительны. Руководители английского и французского правительств охотно изображают мюнхенское соглашение Англии, Германии, Франции и Италии как большую победу дела мира, а себя — великими миротворцами. Правда, далеко не все этому верят и, пожалуй, имеют на это серьезные основания.

В самом деле, как развивались события вокруг Чехословакии? Кто в этих событиях был действительным победителем и кто побежденным? Вспомните в действительные факты и станет ясным, что здесь надо говорить, по крайней мере, о двух «победах».

Первым решающим событием в чехосло-



Курсанты Ленинградского танково-технического училища тренируются в танковом управлении по глубокому снежному покрову

Фото Бродского

вацком вопросе надо признать «победу», одержанную совместными усилиями правительств Англии и Германии не над кем-либо, а... над правительством Франции. Два правительства — правительство Англии и правительство Германии — «победили» правительство Франции, добившись отказа Франции от договора о поддержке Чехословакии. Такова была первая «победа» в ходе этих событий.

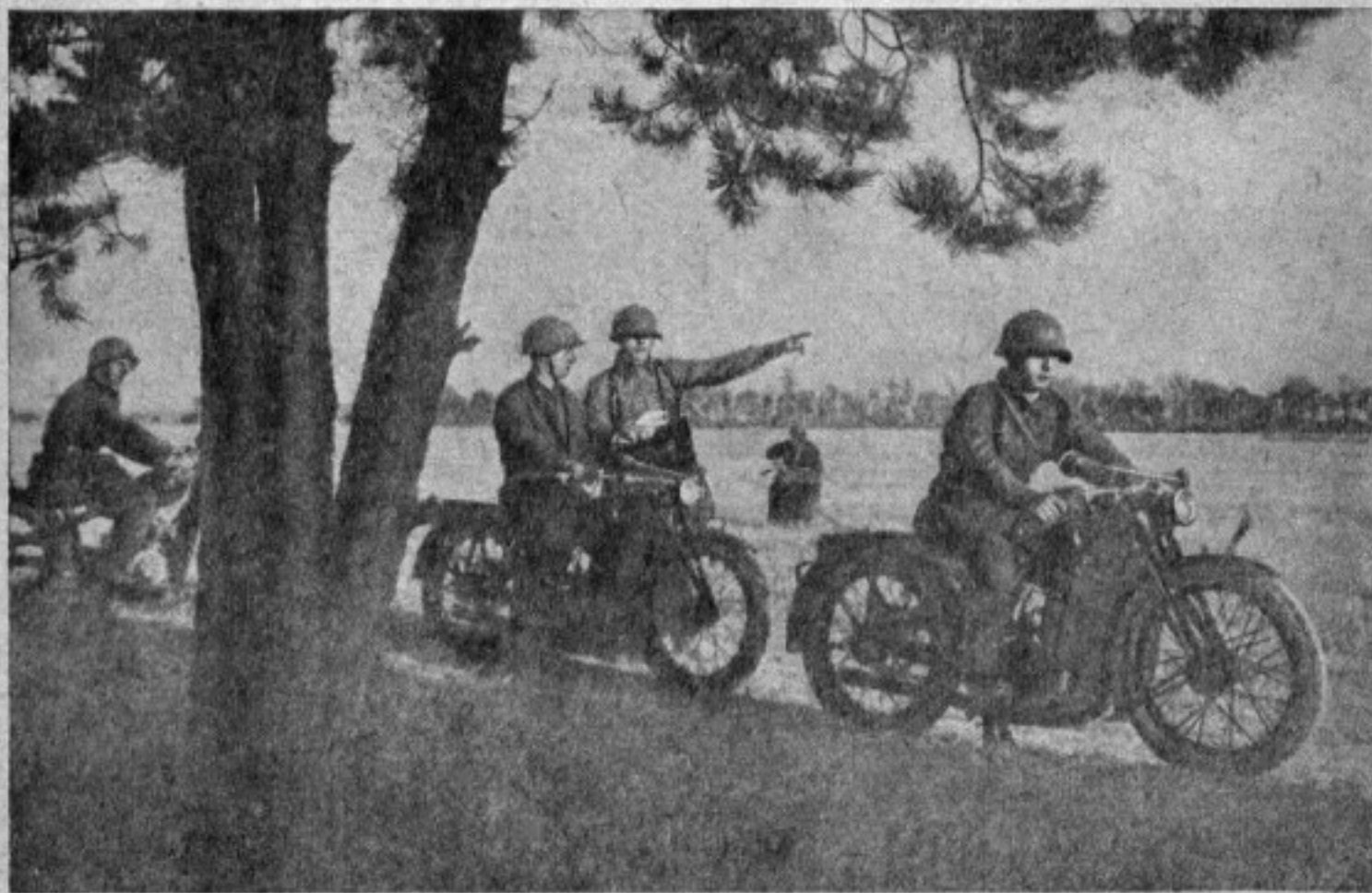
Это уже предreshало и последний этап в решении вопроса о Чехословакии. Оставалось нетрудное дело, оставалось правительствам 4-х государств — Англии, Германии, Франции и Италии — сговориться и «победить» правительство Чехословакии. 4 наиболее сильных империалистических государства Европы без особого труда действительно «победили» и маленькую Чехословакию. Сговор фашистских и, так называемых, «демократических» держав Европы в Мюнхене состоялся и «победа» над Чехословакией была одержана полная.

Все остальное пошло, как по маслу. Германский империализм отхватил от Чехословакии больше, чем он сам мог рассчитывать. Поживилась Польша, как союзник германского фашизма по расчленению Чехословакии. С жадностью откусила солидный кусок Венгрия. Это не значит, что аппетиты малых и больших хищников Европы удовлетворены. Напротив, их, эти аппетиты, только разожгли еще больше и возбудили усиленную борьбу вокруг новых разделов не только Чехословакии, но и некоторых других европейских стран.

Советский Союз не участвовал и не мог участвовать в сговоре империалистов фашистских и, так называемых, «демократических» правительств за счет Чехословакии. Советский Союз не участвовал и не мог участвовать и в расчленении Чехословакии для удовлетворения аппетитов германского фашизма и его союзников. Но ни у кого не могло остаться сомнения в том, какой политики держался Советский Союз в этом вопросе. Если французское правительство отказалось от своего договора с Чехословакией в момент решительного его испытания и помогло сговору Англии с германским фашизмом за счет как-никак демократической Чехословакии, то Советский Союз показал, что его отношение к международным договорам совсем другое. Советский Союз показал и продемонстрировал перед всем миром, что его верность заключенным договорам о борьбе с агрессивней непоколебима. (Аплодисменты).

Несмотря на все, в том числе и на самые жульнические попытки изобразить советскую позицию в чехословацком вопросе как уклончивую и неопределенную, это не удалось и очень ловким людям. Французское же и английское правительства пожертвовали не только Чехословакией, но и своими интересами ради сговора с агрессором.

Подняли ли этим правительства Франции и Англии уважение к своим правам в глазах германского и итальянского фашизма? Пока не видно. Скорее напротив, их международный авторитет значительно пошатнулся. Как известно, в последнее время в Вене



На тактических учениях Белорусского Особого военного округа. Связисты-мотоциклисты получают приказ о доставке донесения в штаб N-ской части

Фото Грина



Участник боев в районе озера Хасан, командир танка, комсомолец А. Селянин

Фото П. Русанова

дележка чехословацкой территории велась уже без их участия, а путем простого сговора германского и итальянского фашизма. Но одно ясно: Советский Союз не дал себя запугать угрозами со стороны фашистских стран, чего нельзя сказать о некоторых так называемых «демократических» странах. Советский Союз, напротив, демонстрировал перед всеми странами свою верность заключенным договорам и международным обязательствам и свою готовность к борьбе против агрессии. **(Бурные аплодисменты).**

Этот факт имеет громадное международное значение не только для данного момента, но и для всей дальнейшей международной борьбы с фашизмом и фашистской агрессией.

Только Советский Союз, страна социализма, непоколебимо стоял и стоит на позиции борьбы с фашистской агрессией, на позиции защиты мира, свободы и независимости народов от фашистского нападения. **(Бурные аплодисменты).**

Как события у Хасана, так и события вокруг судеб Чехословакии имеют прямое отношение к вопросу о второй империалистической войне, над раздуванием которой «работают» поджигатели войны — фашисты Германии, Японии, Италии.

Может ли быть сомнение в том, что япон-

ские нападения в Приморье были пробой для развязывания войны на Дальнем Востоке? Если бы Советский Союз на деле не показал твердости своей внешней политики и непоколебимости своей линии в защите своих границ оружием Красной Армии, это не могло бы не послужить поводом к разжиганию новых военных авантур, к развязыванию новых военных нападений, к расширению масштаба второй империалистической войны. Наша твердая позиция в этих событиях заставила одуматься зарвавшихся авантюристов, как в Токио, так и в Берлине, — заставила их дать ход назад. Бесспорно, что этим Советский Союз оказал величайшую услугу делу мира. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Советское государство показало, что его границы неприступны, что оно умеет отстаивать интересы своего народа, что борьба за эти интересы есть, вместе с тем, борьба за интересы всех народов, за интересы всеобщего мира.

События, связанные с Чехословакией, создали обстановку военной лихорадки во всей Европе. Достаточно сказать, что в момент этих событий только в четырех европейских странах — Германии, Франции, Польше и Чехословакии — численность армий, по самым скромным расчетам, за очень короткий срок увеличилась больше, чем в два раза, больше чем на 2 миллиона человек. Несмотря на будто бы миролюбивый сговор в Мюнхене, все участники мюнхенского соглашения заняты теперь дальнейшим ростом вооружений, увеличением своих армий, бешеным увеличением военных бюджетов. Сговор фашистских правительств с правительствами «демократических» стран отнюдь не ослабил опасности разжигания второй империалистической войны, а, напротив, подлил масла в огонь. Агрессивные страны Европы не только развернули дальнейшие планы переделки карты государств Европы, но и свои требования на передел колоний. В такой момент не приходится ждать прекращения или затухания второй империалистической войны. Напротив, опасность возникновения новых очагов и дальнейшего расширения ее масштабов налицо.

Что же, мы знаем свои обязанности. Мы ответим на любые провокационные выходы со стороны поджигателей войны, со стороны агрессоров против Советского Союза — будь то на западе или на востоке — мы ответим на каждый удар двойным и тройным ударом по поджигателям и провокаторам войны. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Только сильное советское государство, сильное своей правильной внешней политикой и готовностью к любым внешним испытаниям, — только такое государство способно вести последовательно и неуклонно политику мира, политику непоколебимой защиты своих границ и интересов социализма.

Кто захочет убедиться в том, насколько эти силы крепки и могущественны — пусть попробует. **(Долго не смолкающие аплодисменты).**

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СООБЩЕНИЕ

Правительство Союза ССР с глубоким прискорбием извещает о гибели великого летчика нашего времени Героя Советского Союза тов. Валерия Павловича Чкалова при испытании нового самолета 15 декабря сего года.

Соболезнование Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП (большевиков)

СНК Союза ССР и ЦК ВКП (большевиков) выражают семье тов. Валерия Павловича Чкалова свое соболезнование в связи с гибелью Героя Советского Союза тов. Чкалова.

ВАЛЕРИЙ ПАВЛОВИЧ ЧКАЛОВ

Не стало Валерия Чкалова — одного из лучших соколов нашей родины. Весь советский народ и коммунистическая партия понесли огромную утрату. Красная Армия в лице комбрига Чкалова потеряла одного из лучших и верных своих бойцов, неустранимого летчика-истребителя, Героя Советского Союза.

Образ Чкалова — это дерзновенная воля, концентрированная сила, бесстрашие, знание и большевистское упорство. Валерий Павлович Чкалов выразил в себе все лучшие черты советского гражданина, поднявшегося из гущи народа, выросшего в Сталинскую эпоху.

Молотобоец, кочегар, доброволец Красной Армии, борт-механик и, наконец, летчик-испытатель. Шаг за шагом Чкалов осваивал сложную авиационную технику. Никогда он не останавливался на достигнутом. На посту летчика-испытателя он занимался изучением высшего пилотажа, осваивал высшую школу стрельбы и бомбометания.

Чкалов был не просто летчиком, но и творцом новых самолетов. Его руки пилотировали машины семидесяти различных конструкций. В рискованных и сложных полетах он искал дефекты новых машин, чтобы своими авторитетными указаниями помочь конструкторам дать стране надежные боевые самолеты.

Испытывая самолеты, Чкалов ежедневно изучал их с тем, чтобы они могли дать все для военно-воздушного флота РККА. Немало Чкалов вырастил летчиков-истребителей таких же, как он сам.

Летать выше всех, дальше всех и быстрее всех — эти указания являлись основными в работе Чкалова.

Весь советский народ, вся Красная Армия горячо любили Чкалова, гордились им за его бесстрашие, смелость, отвагу и дерзновенные. Имя Валерия Павловича Чкалова извест-

но не только в Советском Союзе, но далеко за его пределами. Его подвигам аплодировал весь мир.

«Я буду держать штурвал самолета до тех пор, пока в моих руках имеется сила, а глаза видят землю». Так однажды сказал Валерий Павлович товарищу Сталину.

Чкалова влекло в неизведанные места земного шара. Весь мир помнит грандиозный рейс, совершенный Чкаловым в 1936 году по Сталинскому маршруту, по пути, указанному товарищем Сталиным.

В следующем году — 1937 — бесстрашный питомец партии Ленина — Сталина возглавляет экипаж, совершающий первый в истории авиации перелет из Москвы в Америку через Северный полюс.

Три ордена украсили грудь Героя Советского Союза Валерия Чкалова за его мужество, доблесть, великолепное летное искусство.

Подвиги Валерия Чкалова вошли в историю дерзновенных исканий лучших представителей человечества и зачислены в разряд величайших достижений двадцатого века.

Мужество, отвага, выдержка, хладнокровие, настойчивость, мастерство — всеми этими качествами обладал Валерий Чкалов. Будничная работа летчика-испытателя, смелые мечты о дальних и беспосадочных перелетах и упорное их осуществление — все это сочеталось в Чкалове.

Чкалов, как лучший сын Родины, воспитанник партии Ленина — Сталина, беззаветно преданный ей, один из Сталинских неустранимых соколов горячо любил свою прекрасную Родину, вкладывал всю свою энергию в дело укрепления ее обороноспособности.

В каждой боевой машине, на которых бойцы воздушного флота защищают нашу родину, вложены частицы энергии этого народного самородка, любимца нашей страны.



Вот почему Валерий Чкалов пользовался такой огромной любовью советского народа, всей страны, большевистской партии и лично товарища Сталина.

Вот почему Чкалова особенно любили бойцы, командиры и политработники. Они будут всегда чтить память незабвенного Валерия Чкалова — Героя Советского Союза, депутата Верховного Совета СССР, лучшего из представителей Сталинской когорты летчиков, замечательного бойца нашей славной Красной Армии.

Образ гордого сокола Чкалова, дерзновенного, бесстрашного летчика будет служить примером для бойцов, командиров и политработников Красной Армии. Они будут так же смело и героически бить врага, как смело и отважно Чкалов покорял воздушные пространства.

Тяжела утрата, понесенная семьей советских летчиков, советским народом, любящим своих сталинских соколов.

До последней минуты Чкалов, лучший гражданин Советского Союза, не выпускал штурвала боевого самолета, до последней минуты он честно служил родине своей, которая никогда не забудет его обаятельного образа настоящего большевика — народного героя.

Валерий Павлович Чкалов воспитал тысячи замечательных советских летчиков — чкаловское поколение гордых соколов, любящих свою родину, верных Сталинскому Центральному Комитету и советскому правительству.

Прощай, любимец советского народа. Прощай, любимец товарища Сталина, прощай, наш славный товарищ и друг!

К. Ворошилов, М. Фриновский, Л. Мехлис, Е. Щаденко, Б. Шапошников, С. Буденный, С. Тимошенко, Г. Кулин, Локтионов, Павлов, Смушкевич, Савченко, Ковалев, Штерн, Гризодубова, Осипенко, Раскова, Хозин, Конев, Кузнецов, Громов, Фекленко, Проскуров, Семеновский, Запорожец, Рогов, Птухин, Шимко, Николаев, Бирюков, Гусев, Вашугин, Хользунов, Буторин, Изотов, Овчинкин, Жигарев, Арженухин, Кобелев, Смородинов, Беляков, Байдуков, Рычагов, Хмельницкий, Копец, Коровников, Снегов, Сенаторов, Шелухин, Серов, Десницкий, Данилин, Коккинаки, Спириин, Черных, Юмашев, Еременко, Лакеев, Астахов, Алексеев, Филин, Степанчонк, Супрун, Петров, Благовещенский, Польшин, Осипенко А., Жемчужин.

Спортивное судейство*

Герой Советского Союза, комбриг **В. П. ЧКАЛОВ**

«Судья делает игру», — говорят футболисты. В этом немало правды. От судьи на поле зависит многое. Во время сдержанности, пресечь чрезмерный спортивный азарт, пресечь грубость, быть всегда хладнокровным, стопроцентно объективным — вот задачи, стоящие перед спортивным судьей. От правильного выполнения этих задач не в малой степени зависит успех проведения спортивных соревнований.

Мотоспорт, как спорт связанный с передовой техникой, с высокими скоростями, а следовательно и с известным риском для здоровья и даже жизни спортсмена, налагает на судей мотосоревнований высокую ответственность.

Только четко и слаженно работающий судейский аппарат мотосоревнований — кроссов, скоростных гонок, пробегов может обеспечить правильную фиксацию технических результатов. Только тщательно предусмотрев и продумав все возможные во время гонок случайности, судейский аппарат может оградить участников от аварий и травм.

Мотоспортсмен чувствует себя уверенно и спокойно, когда видит бесперебойную, координированную во всех многочисленных звеньях судейскую работу, начиная от главного судьи и кончая контролером на дистанции. Поэтому налаженная работа судейской коллегии способствует достижению высоких спортивных результатов.

Можем ли мы похвалиться хорошей технической грамотной, слаженной, дисциплинированной, абсолютно объективной работой судейских коллегий мотосоревнований прошедшего сезона? На этот вопрос, к сожалению, придется ответить отрицательно.

Всем памятен случай, когда во время розыгрыша «километровки» судья дал старт одновременно двум участникам навстречу друг другу. Только счастливая случайность предотвратила, казалось бы, неизбежную аварию. Чем, как не возмутительной халатностью, явно недобросовестным отношением к ответственным судейским обязанностям, можно объяснить подобный возмутительный факт.

Часто небрежная работа судей, и не создавая аварийной обстановки для мотоспортсменов, вызывает вполне справедливые нарекания участников на работу судейской коллегии. Речь идет о зачете рекордных результатов. По существующим правилам рекорд может быть зачтен лишь в том случае, когда гонщик прошел оба «конца» дистанции (туда и обратно) в течение 10 минут. Нередко судейский аппарат из-за неповоротливости, неподготовленности не успевает уложиться в установленное положение время.

Гонщик отлично прошел дистанцию, показал высокие секунды, побил существующий

рекорд, но... рекордсменом не стал по вине судей. Представьте себе состояние спортсмена, усердно и много поработавшего над своей машиной, добившегося, наконец, высокого спортивного результата, но по возмутительной безалаберной работе судей не засчитанного!

Вы простите ему все эпитеты, которыми он награждает подобных судей.

Проведенный недавно Всесоюзный кросс имени Первого маршала страны, Наркома обороны тов. К. Е. Ворошилова показал большие успехи мотоспорта. Он выявил много мужественных, отлично овладевших техникой и тактикой вождения мотоцикла спортсменов.

Но в то же время этот кросс явился показом безобразной работы судейского аппарата.

Исключительно по вине судейской коллегии гонщик Е. Грингаут был несправедливо дисквалифицирован. Он отлично прошел дистанцию и вполне заслуженно занял высокое классное место. Не закончивший кросса, сошедший с дистанции после первого круга, заявивший об этом судье спортсмен общества «Локомотив» тов. Шубочкин принужден был сам через печать отказаться от незаслуженно присужденного ему приза.

Только вмешательство широкой спортивной общественности помогло внести ясность в созданную судьями неразбериху.

Многие судьи не понимают, какая огромная ответственность лежит на них.

Оборонный мотоспорт не терпит расхлябанности, неряшливости, разгильдяйства. Спортивные соревнования, выковывая мастерство резервистов доблестной Красной Армии, должны проходить образцово, на высоком организационном спортивном и судейском уровне.

Часты еще случаи, когда в решениях отдельных судей преобладают узкие ведомственные интересы. «Мое общество», «наш спортсмен» — этим пока еще не совсем изжитым в судейском лексиконе понятием должна быть объявлена решительная борьба.

На многих ответственных мотосоревнованиях, где мне пришлось быть главным судьей, я внимательно наблюдал за работой молодых судей. Сравнение их с «маститыми», во многих случаях, шло не в пользу последних.

Молодежь, как правило, работает значительно оперативнее, более объективно и спортивно подходит к разрешению спорных вопросов, ведет себя дисциплинированнее и совершенно лишена косности, присущей многим старым судьям.

Нужно смелее выдвигать молодежь на ответственные посты спортивного судейства. Советский спортивный судья должен быть образцом беспристрастия и объективности, должен пользоваться доверием и авторитетом среди широких физкультурных и спортивных масс нашей страны.

* Статья написана В. П. Чкаловым для журнала «За рулем» 12 декабря 1938 г.

Любимый друг и руководитель

Не стало Валерия Павловича Чкалова, гордого сокола — великого летчика нашей страны.

Погиб на боевом посту отважный сын великой родины, любимец Сталина.

С глубочайшей скорбью встретил советский народ весть о гибели героя. Мы, советские авто-мотоспортсмены, вместе со всей страной скорбим о невозвратной потере.

Нам выпало счастье близко встречаться с Валерием Павловичем. Не было ни одного крупного автомобильного или мотоциклетного соревнования, в котором Валерий Павлович не принимал бы самого близкого, непосредственного участия.

Все мы хорошо помним Валерия Павловича на розыгрыше первенства СССР 1938 г. по мотоспорту, где тов. Чкалов был главным судьей. Он приехал за несколько дней до начала соревнований и сразу же с головой ушел в работу. Не было ни одного участка работы, мимо которого прошел бы Валерий Павлович. Особенно внимательно изучал он трассу стокилометровой скоростной гонки. Километр за километром осматривал он ее, заботясь о полной безопасности спортсменов. Там, где речь шла о здоровье и жизни человека, Валерий Павлович был всегда особенно требователен и строг. Ни одно соревнование, где он был главным судьей, не было омрачено аварией или несчастным случаем.

Много сделал Валерий Павлович для развития автомобильного и мотоциклетного спорта в СССР. Его переписка с секретарями городских и областных партийных комитетов, с председателями городских и областных советов о поддержке и помощи авто-мотоклубам могла бы составить объемистый том.

Особенно радовали Валерия Павловича успехи молодежи. С каждым из молодых спортсменов он лично много говорил, делился своими огромными знаниями в области моторов и конструкций.

Старых опытных мотоспортсменов он призывал передавать свою практику, свои знания молодежи:

„Нет высшего счастья, нет высшей радости, как видеть ученика, превосходящего вас в искусстве управления машиной“, так закончил тов. Чкалов свое выступ-

ление на вечере участников первенства СССР по мотоспорту.

Валерий Павлович отлично понимал оборонное значение авто-мотоспорта. Вот почему, несмотря на исключительную занятость, он так много внимания и времени уделял этой работе.

Нет Чкалова... Нелепая смерть оборвала замечательную жизнь. Нам, работникам авто-мотоспорта, особенно тяжело переживать эту горе. Валерий Павлович любил авто-мотоспорт, советских спортсменов. К его мнению мы всегда чутко прислушивались, чувствуя в тов. Чкалове близкого, родного друга.

Жизнь Чкалова — пример для молодежи. Чкаловская сила воли, беспредельное мужество, преданность родине, готовность к самопожертвованию будут унаследованы нашей молодежью.

Всю свою замечательную жизнь до последнего мига отдал Чкалов славе своей великой родины, идеалам коммунизма.

Рекордсмены и чемпионы СССР:
П. Савостьянов, А. Иваненко,
С. Бучин, Е. Грингаут, П. Гусак,
А. Силкин, А. Красовский.

Судьи авто-мотоспорта: С. Корзинкин, Я. Новиков, Б. Зильберберг, Б. Шейгам, И. Дюмулен, Д. Фингарет, А. Постников, М. Огольцов, Фридрих, З. Тюрина, Е. Богомолова, Г. Пригожин, В. Самойлов.



Главный судья соревнования 24 мая 1938 г. тов. В. П. Чкалов на трибуне с сыном

Фото Довгялло



ПОВЫСИТЬ ПОЛИТИЧЕСКУЮ БДИТЕЛЬНОСТЬ В ОСОАВИАХИМЕ!

Герой Советского Союза,
полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Советская власть победила на одной шестой части света. Пять шестых еще находятся во мраке капитализма, там идет борьба труда и капитала, там — кровавая война, ужасающая эксплуатация трудящихся.

Страшные дела совершаются в странах, где прорвались к власти фашистские бандиты. Последние недели принесли новые картины убийств и преступлений — массовые еврейские погромы, организованные по всей Германии и перекинувшиеся в другие фашистские страны. С беспримерным изуверством, с тевтонским садизмом фашистские охранники и штурмовики жгут дома, выгоняют на холод и голод десятки тысяч ни в чем неповинных людей, мучают и убивают женщин и стариков, родителей и детей.

Отвращение и ненависть, нарастающий гнев народов — вот что является ответом гитлеровским варварам и их подлым слугам. Честные люди во всем мире протестуют против преступлений фашизма, возвращающих историю к мрачным временам каннибализма.

Но ведь гитлеровские молодчики орудуют не только в Германии. Трудно найти более наглых агрессоров, захватчиков и громил. Немецкие шпионы наводняют европейские государства, действуют в Америке, Африке, Азии. Японские и итальянские фашисты стремятся в этом отношении не отстать от Германии. Таков волчий закон капитализма, что буржуазные государства засылают друг другу своих шпионов, вредителей, диверсантов и убийц. Особенно характерно это для предвоенных лет и периодов военных столкновений. А ведь известно, что капиталистический мир уже вступил в период второй империалистической войны.

Но если буржуазные государства стремятся расставить своих шпионов и диверсантов друг у друга в тылах, то вдвое и втрое больше вредителей, шпионов и убийц они стараются перебросить в тыл социалистического государства — СССР. Бухаринцы и троцкисты, меньшевики и эсеры, белогвардейцы и националисты — вся эта мерзость с давних пор мобилизована для службы фашизму и представляет собой испытанную агентуру германской и японской, польской и итальянской разведок.

Процессы троцкистско-бухаринских и прочих ублюдков с неопровержимой силой, вновь и вновь показали презренную роль этих врагов народа и их связь с капиталистическим окружением. Теперь каждый школьник в СССР знает, что главной и самой педлой задачей бухаринцев, троцкистов, виновцев было подорвать оборонную мощь нашей родины, нанести ей удар с тыла и с фронта, расчленив, разорвать социалистическую страну, залить ее народной кровью и вос-

становить капитализм. Поэтому с таким упорством враги народа пробирались на командные посты в Красную Армию и Осоавиахим. Фашистские штабы требовали от своих верных псов проникновения в оборонные организации. И, пользуясь отсутствием бдительности и политической слепотой на отдельных участках, враги проползали в щели и устраивали свои шпионские гнезда.

Поднявший свою бдительность советский народ под руководством большевистской партии и великого Сталина разгромил вражеские гнезда и нанес сокрушительный удар агентуре фашистских разведок. Советский народ зорек и бдителен, он знает коварные методы иностранных разведок, готов ко всяким случайностям и находится в мобилизационной готовности.

Тем более теперь недопустимы рецидивы идиотской болезни — беспечности, благодушия, слепоты, особенно в оборонных — осоавиахимовских организациях. Между тем такие рецидивы есть. Чем, как не потерей бдительности и позорной политической слепотой объяснить такие факты, что гнусные враги народа орудовали до последнего времени в Центральном совете Осоавиахима и занимали видные посты.

В Центральном совете оказалось немало людей, не способных разглядеть злейших врагов партии и народа. В Центральном совете оказалось немало людей, ничего общего не имеющих с большевизмом, потерявших политическое лицо, ставших вольными или невольными пособниками классового врага. Эти вражеские приспешники и головоуны не умели и не хотели разоблачить вредительские махинации эйдемановцев и ликвидировать последствия вредительства. Они нанесли ущерб осоавиахимовской работе и должны за это ответить.

Подозрительное бездействие, беспечность и благодушие руководителей Управления боевой подготовки ЦС тяжело отразились на работе местных организаций, автоучебных пунктов и школ, стрелковых и прочих кружков Осоавиахима. Начальник Управления Савинов, его помощник Кушнаренко и комиссар Чернелевский не обеспечили должного развития боевой подготовки, слепо проводили некоторые вражеские «директивы», заостенели в бюрократическом отрыве от масс.

Буквально на глазах у этих горе-руководителей творились безобразные, антисоветские дела, расхищалась материальная часть, калечились автомашины и мотоциклы. Шпионы и диверсанты хозяйничали в Одесской автошколе.

Савинов, Кушнаренко проявили полную неспособность по-большевистски наладить учебу в автомобильных учебных пунктах и школах и руководить оборонной работой



Колонна осоавиахимовцев колхоза «Новая жизнь» Сухаревского сельсовета (Дмитровский район, Московская область) на Октябрьской демонстрации

Фото А. Иоселевича

в автобазах. Путаница в программах, бесконтрольность и беспомощность — характерные черты их «учебного руководства». А ведь в Осоавиахиме, его местных организациях, автовулах есть превосходный актив, который при правильном руководстве может показывать образцы работы и учебы.

Комиссар Управления Чернелевский действовал антипартийными бюрократическими методами, игнорируя задачи политической работы, игнорируя местные парторганизации. Поэтому наши школы и пункты до сих пор не обеспечены надлежащим политическим руководством, не имеют боевых комиссаров и политруков, без которых немислимо развитие оборонной работы.

Роль комиссара и политрука в Осоавиахиме, как и в Красной Армии, исключительно велика. Но разве соответствуют столь высокой роли потерявшие бдительность и оказавшиеся на поводу у врагов Чернелевский и некоторые другие комиссары, ярко продемонстрировавшие свою политическую беспечность, беззубость и беспомощность!

Враги неоднократно ставили ставку на организационную распущенность и расхлябанность в Осоавиахиме. Они насаждали эти пороки, разьедавшие общественную оборонную работу. Руководство орготделом ЦС (Вольберг) не только не ликвидировало последствий вредительства в этой области, но усугубляло положение путаными «директивами», очковтирательскими комбинациями, вредной суетней и дерганьем вместо правильной постановки большого организационного хозяйства Общества.

Не лучше работал ЦС в деле подбора и расстановки кадров. Именно на этом участке

наиболее полно выявились болезни и недостатки Центрального совета. Враждебные и сомнительные элементы получали свободный доступ в весьма ответственные звенья аппарата Осоавиахима. Бухаринско-троцкистская шпионская сволочь проникла кое-где в Осоавиахим, распространяя заразу на отдельных участках.

Из всего этого должны быть извлечены серьезнейшие уроки для всех организаций Осоавиахима. Покончить с идиотской бодлезью — политической беспечностью, вооружиться бдительностью и непримиримостью к врагам, выкорчевать вражеское охвостье в Осоавиахиме до конца — вот первейшая задача Общества. Боевое выполнение этой задачи необходимо для успешного осуществления сталинского указания — создать сильный и крепкий Осоавиахим.

Глубоко и с наибольшей полнотой мы должны усвоить гениальные высказывания товарища Сталина о мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников, о капиталистическом окружении, о необходимости мобилизационной готовности советского народа. «Не ясно ли, что пока существует капиталистическое окружение, будут существовать у нас вредители, шпионы, диверсанты и убийцы, засылаемые в наши тылы агентами иностранных государств?» — так говорил товарищ Сталин еще два года тому назад. Сколько раз за истекшее время мы смогли убедиться в неотразимой силе и правильности этих слов! Пусть каждый осоавиахимовец, каждый трудящийся снова и снова вспомнит и прочувствует эти слова и вооружится сталинской политической бдительностью, сталинской волей к борьбе и победе.

ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА

Павел Капитонович Савостьянов

Павлу Капитоновичу Савостьянову присвоено звание заслуженного мастера спорта. Он вполне достоин этого высокого звания. Павел Капитонович — один из лучших наших мастеров, превосходнейший мотоциклетный гощик.

Товарищ Савостьянов родился в 1897 году, в бывшей Тульской губернии, в семье бедного крестьянина. Он рано узнал нужду и уже в тринадцать лет, приехав в Москву, поступил в ученье на Суцевский завод, готовясь быть слесарем.

Очень рано в нем наметился интерес к автомашине и мотоциклу — интерес, который определил его жизненный путь, привел к блестящим победам и достижениям в спортивной области. В 1915 году Павел Капитонович уже работал по ремонту автомобилей в гараже. В 1916 году т. Савостьянов — шофер. Он работает то шофером, то слесарем-инструментальщиком.

Но вот наступили события, проложившие резкую грань в истории России. Под руководством партии большевиков рабочий класс взял власть в свои руки. Буржуазия, иностранные интервенты, меньшевистско-эсеровские бандиты начали войну против освобожденного народа.

П. К. Савостьянов, пролетарий с малых лет, сразу понял, где его место. Он пошел добровольцем в Красную Армию. Сначала он сражался в рядах партизан, а затем вступил в авто-мотоотряд, где работал по ремонту авто- и мотомашин. В отряде он пробыл до конца войны и в последнее время был там бригадиром.

В отряде т. Савостьянов изучился ездить на мотоцикле и сразу же сделал такие успехи, что через год, в 1919 году, уже начал принимать участие в гонках. В этом году впервые он «гонялся» в Харькове и показал хороший результат.

По окончании службы в армии т. Савостьянов переезжает снова в Москву и работает некоторое время мотоциклистом. Он полюбил мотоцикл, эту легкую машину, требующую от водителя, кроме всех необходимых для шофера данных, еще особо повышенного чувства равновесия. Он не удовлетворяется чисто профессиональной работой на мотоцикле. С 1923 года он начинает снова принимать участие в гонках, обогащенный новым опытом, новыми навыками, детальным знанием конструкции машины. Он «гонялся» на стадионе «Динамо», на шоссе, на треках, на ипподроме. В первое время он выступал от автоклуба, а с 1930 года — от общества «Динамо».

Товарищ Савостьянов может теперь с гордостью оглянуться на пройденный им путь и подвести замечательные итоги: с 1919 по 1938 г. он установил тринадцать рекордов и занял множество первых, вторых и третьих мест на машинах своей категории (от 350 до 750 куб. см.).



П. К. Савостьянов

Эти результаты пришли не самоотком, а добыты упорной работой над собой и машиной. Без этой работы, без детального знания машины и любви к ней невозможно добиться таких достижений.

Немало помог т. Савостьянову его двадцативосьмилетний производственный стаж в качестве слесаря, шофера и мотоциклиста (шофером т. Савостьянов работает и сейчас). Но главное — это неустанная, непрерывная кропотливая работа над машиной и над самим собой. Каждую свободную минуту Павел Капитонович проводит с машиной: проверяет ее конструкцию, вносит ряд улучшений, возится с амортизатором, разбирает и вновь собирает мотор, составляет горючие смеси и т. д. Он на деле блестяще доказал, как много значит работа водителя над машиной. Взяв старую машину, на которой уже несколько лет ездили по городу, он так удачно реконструировал ее, что неоднократно ставил рекорды на 100 и 300 километров.

Трижды завоевывал т. Савостьянов абсолютные первые места на ипподроме, один раз — второе место, а также рекорды по километровке с хода и с места. Семь лет дер-

жал он первенство Союза по километровке. Он завоевал также абсолютное первенство Москвы в зимних гонках по маршруту Москва—Ногинск—Москва.

Однако Павел Капитонович — не только первоклассный гонщик. Он также превосходный воспитатель молодежи, готовящий себе достойную смену. В обществе «Динамо» он с 1934 года руководит сильной бригадой из двенадцати человек. Ученикам Павел Капитонович методически, любовно передает свой опыт, как и подобает советскому мастеру спорта. Буржуазные спортсмены тщательно хранят свои секреты — ведь в капиталистических странах спорт — прежде всего дело коммерческое, дело наживы. У нас иначе. «Всесоюзный комитет высоко оценил мои достижения, наградив меня званием заслуженного мастера спорта, — говорит тов. Савостьянов, — и я считаю своей моральной обязанностью передать молодежи свои знания и свой опыт, чтобы молодежь выдвинула новых мастеров, которые побьют мои рекорды и превзойдут мои достижения».

Эти слова отражают подлинно-социалистическое мировоззрение советского мастера, который не отделяет свои достижения от достижений своей страны.

Павел Капитонович воспитывает в учениках подлинную любовь к машине и спорту. Он рассказывает, как надо тренироваться, как готовить себя и машину к состязаниям. Он не устает объяснять, что любовь к машине, безукоризненное знание материальной части, упорство и сила воли — неотъемлемые качества хорошего гонщика.



Мотоциклисты — бойцы Красной Армии на стартовой площадке

Сам Павел Капитонович обладает этими качествами в высшей степени. Благодаря упорству и силе воли он самоучкой выучился ездить на автомобиле и мотоцикле в 1915—1916 гг. Железную настойчивость проявляет он, чтобы выжать из машины максимальную скорость. По 10—15 раз он снимает, разбирает и снова ставит на место мотор. «Машина должна быть в любой момент готова к старту» — таков его лозунг. Он беспощадно критикует тех гонщиков, которые в последний момент начинают готовиться к соревнованиям.

Мы от всей души приветствуем постановление Всесоюзного комитета, отметившего крупные заслуги т. Савостьянова и наградившего его званием заслуженного мастера спорта. По лучшим гонщикам равняется вся масса мотоспортсменов, и каждый новый рекорд, каждое новое достижение отдельного мастера — новая вершина, к которой подтягивается массовое спортивное движение. Мы твердо уверены, что Павел Капитонович еще долгие годы будет идти во главе мотоциклистов, указывая им новые и новые вершины.

Мы уверены также, что воспитываемая им молодежь выдвинет новых мастеров, которые со временем превзойдут его собственные достижения, и это будет лучшая и наиболее славная победа первого заслуженного мастера мотоспорта.

А если враги сунут свое свиное рыло в наш советский огород, товарищ Савостьянов, его ученики и все бесчисленные мотоциклисты

Союза Советских Республик вольются в грозные ряды доблестных защитников родины. Они принесут с собой не только хорошую материальную часть, изготавливаемую нашими заводами и непрерывно совершенствующуюся по указаниям лучших гонщиков, но и прекрасное умение владеть этой материальной частью, беззаветную храбрость, страстную любовь к родине и безграничную ненависть к ее врагам. И тут им сослужат великую службу те качества, которых т. Савостьянов требует от каждого гонщика, — знание машины, любовь к машине, умение безукоризненно владеть ею и сила воли, выработанная настойчивой работой над собой.

С. Бучин.

ПЕРЕВОЗКА ВОЕННЫХ ГРУЗОВ НА АВТОМОБИЛЯХ

Майор М. СРЕДНЕВ

В современной войне приобретает большое значение перевозка грузов на автомобилях как способ подвоза действующим на фронте войскам всех средств, необходимых для ведения боя и удовлетворения их жизненных нужд.

Значение перевозки грузов на автомобилях возрастает в связи с тем, что авиация противника будет стремиться разрушать железнодорожные станции, мосты и железнодорожные пути. В случае разрушения линий железных дорог единственным путем подвоза будут автострады, шоссе, а при отсутствии их или повреждении — обычные грунтовые дороги; а основным средством подвоза — автомобили.

К числу грузов снабжения относятся:

а) боеприпасы (снаряды, патроны, гранаты и др.) — для обеспечения огневых действий войск;

б) вооружение (винтовки, пулеметы, минометы и т. п.) — для пополнения убыли и усиления огневых средств действующих войск;

в) имущество, состоящее на вооружении войск (инженерное, химическое, связи, автобронетанковое, санитарное и пр.) — для пополнения израсходованных запасов, а также взамен пришедшего в негодность;

г) горюче-смазочные и другие эксплуатационные материалы, необходимые для обеспечения работоспособности всех двигателей внутреннего сгорания;

д) продовольствие и фураж — для полного удовлетворения текущих потребностей войск;

е) предметы вещевого и обозного довольствия — для замены пришедшего в негодность и удовлетворения войск обмундированием соответственно времени года.

Все эти грузы имеют разнообразную укладку, большую или меньшую громоздкость и соответственно этому требуют определенной организации погрузки и укладки в автомашины. Целый ряд грузов при небольшом весе имеет большой объем, в связи с чем автомобили не загружаются до полной

грузоподъемности. К такого рода грузам относятся, например, сено, овес, отдельные предметы продовольствия (галеты, сухари, хлеб), военного имущества и пр.

Подвоз всех грузов снабжения организуется из тыла на фронт (действующим войскам). Так как текущие потребности войск по всем видам снабжения будут огромны, то автоперевозки грузов будут идти по дорогам, отведенным для подвоза (пути подвоза) почти непрерывным потоком. При этом автомобили так же, как и при перевозке войск, будут организовываться в автоколонны под руководством командиров авточастей и подразделений.

Познакомимся несколько подробнее с организацией подвоза предметов снабжения действующим на фронте войскам.

Все предметы снабжения подвозятся обычно с заводов, расположенных в глубине страны, или из центральных складов.

Основным средством подвоза из глубокого тыла на фронт является железнодорожный, а при наличии водных путей водный транспорт. Дополнительным средством подвоза может служить автомобильный транспорт, который дублирует железнодорожный, когда он не справляется с подвозом, и заменяет его, когда разрушены или отсутствуют железнодорожные пути. Подвоз всеми этими средствами производится до распорядительной станции.

Распорядительная станция расположена на тыловой границе армии, и здесь производится распределение грузов на станции снабжения по путям, называемым военными дорогами.

Станция снабжения, как правило, организуется для каждого корпуса и к ней направляются все грузы, необходимые для обеспечения его потребности. Автобронетанковые части и соединения не имеют отдельных станций снабжения и прикрепляются к общевойсковым станциям, на которые и направляется соответствующее количество горючего, смазочных материалов, запасных частей и других необходимых грузов. На станции снабжения организуются головные склады — продовольственные, артиллерийские, горюче-смазочных материалов и др. (рис. 1).

Основным средством подвоза от распорядительной станции до станции снабжения остается железнодорожный транспорт. Участок железной дороги от распорядительной станции в сторону фронта называется железнодорожным участком военной дороги. Для подвоза грузов от станции снабжения к войскам и эвакуации в обратном направлении организуется грунтовый участок военной дороги, где основным средством подвоза является автомобильный транспорт.

При моторизованном армейском транспорте грунтовый участок военной дороги органи-

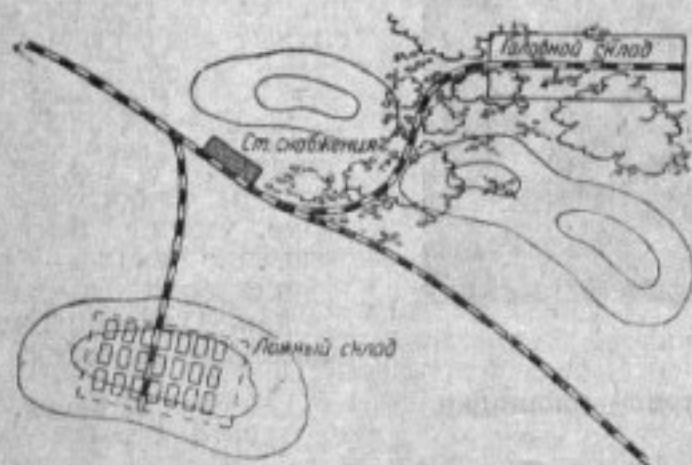


Рис. 1. Схема расположения головного склада

низуются в случае удаления станции снабжения от фронта на 60 км и более.

Грунтовой участок состоит из нескольких путей, по которым происходит подвоз. Один или несколько из этих путей обычно выделяется и оборудуется для движения автомобильных колонн. Здесь организуется служба регулирования, дорожно-комендантская служба и движение всех автоколонн производится по специально установленному графику и расписанию.

Армейский транспорт доставляет предметы снабжения войсковому транспорту. Для перегрузки грузов назначаются так называемые обменные пункты.

При растяжке тыла (от фронта до станции снабжения) на 75—100 км грузы подаются армейским транспортом до дивизионных обменных пунктов (ДОП). В этом случае подвоз войскам будет осуществляться двумя звеньями — армейским от станции снабжения до ДОП и полковым от ДОП непосредственно войсковым частям.

При растяжке тыла более 100 км между станцией снабжения и дивизионным обменным пунктом организуется промежуточный обменный пункт — корпусной (КОП), где грузы, подвозимые армейским транспортом, передаются на дивизионные (бригадные) парки и транспорты, а последние на ДОП полковому транспорту. В этом случае подвоз осуществляется тремя звеньями — армейским, дивизионным и полковым. Дивизионные и полковые звенья вместе составляют войсковое звено.

Нормальная длина этих звеньев (тыловых районов): полкового 10—12 км, дивизионного при моторизованном транспорте 40—50 км, при конном транспорте 25—30 км (без пол-

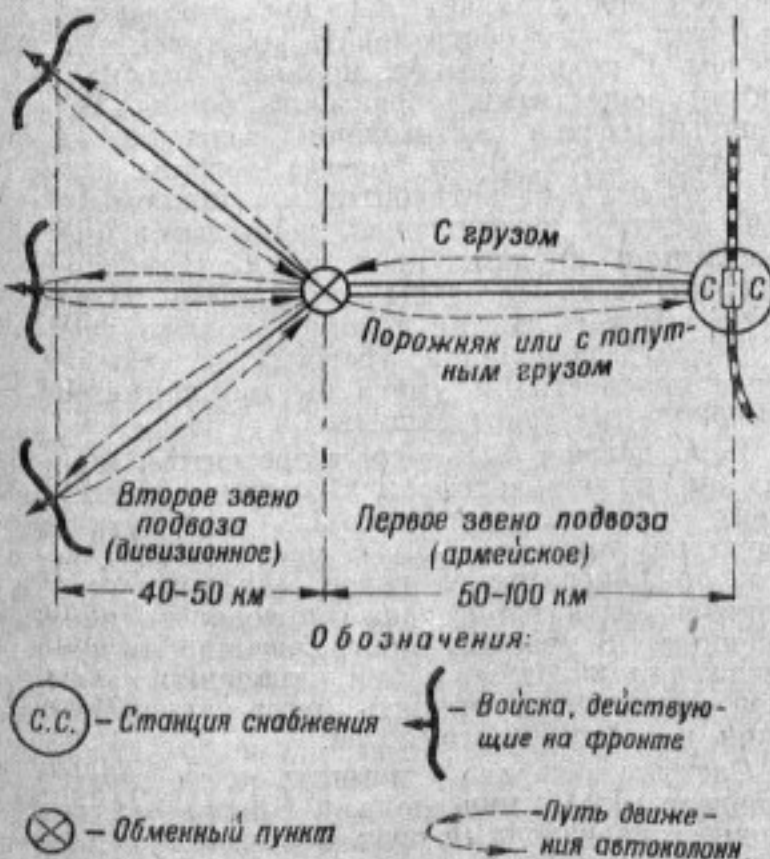


Рис. 2. Подвоз войскам грузов снабжения с помощью автомобильного транспорта (моторизованный тыл)



Рис. 3. Организация перегрузки грузов на обменных пунктах

кового), длина грунтового участка (от станции снабжения до тыловой границы дивизионного тыла) 50—100 км (ПУ — 36, § 77) (рис. 2).

Таким образом общая растяжка тыла может быть около 150—160 км.

Каждая войсковая часть или соединение имеет свои штатные тылы, в большинстве случаев моторизованные. Конный грузовой транспорт приобретает, главным образом, вспомогательное значение для подвоза непосредственно частям (полк, батальон) отдельных видов снабжения на небольшое расстояние (10—12 км).

Перегрузка грузов в обменных пунктах на повозки и автомобили (рис. 3) производится в специально назначенных и оборудованных местах. Перегрузочные обменные пункты организуются по тем же правилам, как и пункты погрузки-разгрузки, т. е. с соблюдением всех мер маскировки и охранения от нападения воздушного (ПВО, ПХО) и наземного противника (ПТО).

За каждые сутки автотранспорт войск должен совершить кругооборот: сделать пробег от станции снабжения или обменного пункта к войскам и обратно порожняком или с попутным грузом (раненые, больные, трофеи, тара, лом металла, гильзы снарядов и т. п.) к месту получения новых грузов.

Особенно массовый характер принимает подвоз грузов в период подготовки крупной наступательной операции и в периоды интенсивных боев. В этих случаях, в связи с тем, что штатный автотранспорт не справляется с задачей подвоза, автоперевозки грузов организуются крупными автоколоннами, доставляющими снаряды, патроны и другие виды боеприпасов от станций снабжения непосредственно войскам.

Примером такого интенсивного подвоза могут служить автомобильные перевозки, организованные французским командованием во время мировой войны (французское наступление на Сомме в 1916 г.). На участке дороги из Брей в Каппи интенсивность движения доходила до 6600 автомобилей в сутки, а в некоторые отрезки времени автомобили

или непрерывным потоком, следуя друг за другом через каждые 4 секунды.

Потребность войск в грузах снабжения исчисляется: а) по продовольствию и фуражу — суточными дачами, б) по боеприпасам — боевыми комплектами, в) по горючим материалам (бензин, керосин) для автомашин, танков и тракторов — заправками, г) остальное имущество (запасные части, ремонтные материалы, противогазы и пр.) — в процентах от штатного количества.

Суточной дачей называется количество продовольственных или фуражных грузов, необходимых для удовлетворения суточной потребности одной части или соединения.

Боевым комплектом называется количество снарядов, установленное в качестве возможного запаса на одно орудие в отдельной войсковой части.

Заправкой называется количество горючего (в килограммах или литрах), вмещающееся в баке данной машины.

Перед днем напряженного боя для одной современной дивизии военного времени потребуется подвезти: а) 2—3 суточных дачи продовольствия и фуража, что по весу составит примерно 160—240 тонн; б) 3—4 комплекта боеприпасов — 600—800 т. Таким образом для одной дивизии только боеприпасов, продовольствия и фуража надо подвезти около 1 000 т, для перевозки которых потребуется около 350 трехтонных автомобилей.

Большое количество автомашин потребуется также и для подвоза горючего. Один французский военный автор¹ считает, что легкая механизированная дивизия на 100 км пути потребует 80 т горючего, т. е. столько же, сколько расходуют все парижские такси с утра до полудня. В дни же форсированных маршей и боев мехдивизия может превысить этот расход (80 т) в 2—3 раза, что превышает суточный расход всего таксомоторного парка Парижа.

Во время обороны Вердена весной 1916 г. автомобильная служба французских войск насчитывала 3 900 автомобилей, сведенных в 175 взводов. С 27 февраля по 6 марта на них было подвезено в общей сложности 23 000 т боеприпасов, 2 500 т разных материальных грузов, а также 190 000 бойцов.

Во время боев с войсками мятежников и интервентов под Брунете в 1937 г. войска республиканской Испании использовали для армейских автоперевозок ежедневно (в среднем) 425 грузовиков, не считая войскового транспорта.

В современной войне будут широко применяться боевые действия войск в глубоком тылу у противника. Эти войска будут гримить резервы, не допуская их подхода к частям, ведущим бой, совершать налеты на штабы, тыловые учреждения, нарушая их работу, подвоз боеприпасов и других предметов снабжения, наконец, они будут способствовать выполнению основной цели наступательных действий — окружению и уничтожению войск противника.

Подвижные группы войск чаще всего будут состоять из механизированных (танковых) частей и соединений кавалерии и мото-

ризованной пехоты, прорвавшихся через линию фронта противника, сброшенных или высаженных в виде авиадесанта.

Подвижные группы, ведя боевые действия в тылу противника, потребуют пополнения горючим, боеприпасами, продовольствием и пр.

«Подвоз для подвижных групп, действующих в глубине расположения противника, при наличии свободных путей производится автотранспортом при надежном прикрытии (танковыми частями)» (ПУ — 36, § 83).

Таким образом, не следует думать, что работа автотранспорта по подвозу средств снабжения — это «тыловая» работа, протекающая в обеспеченном тылу своих войск.

Проведение автоперевозок будет всегда связано с опасностью нападения воздушного и наземного противника. Подвоз средств снабжения часто будет протекать под воздействием артиллерии противника, которая при дальноточности в 20—50 км может сосредоточивать огонь по глубоким тылам и путям подвоза. Подвоз средств снабжения придется также осуществлять во время боев под пулеметным огнем противника.

В тех же случаях, когда надо организовать подвоз подвижным группам, действующим в глубине расположения противника, или войскам, оставшимся по каким-либо причинам в тылу противника, автомобильным колоннам придется, имея прикрытия из танковых частей, проникать через узкие проходы, сделанные нашими частями в оборонительной полосе противника, производить подвоз через районы, занятые его войсками, с тем, чтобы выполнить свою боевую задачу и доставить нашим войскам горючее, боеприпасы, средства питания и другие необходимые им предметы снабжения.

Особенно большую опасность для автоколонн представляет авиация противника, которая может обстреливать их пулеметным огнем с низких высот, поливать отравляющими веществами, сбрасывать бомбы. Весь личный состав автоколонн должен быть к этому готов. Пути подвоза должны охраняться нашими истребителями, прикрываться зенитной артиллерией, зенитными пулеметами и другими средствами. В колонне должны быть выделены наблюдатели за воздухом и весь состав колонны должен знать сигналы «воздушной тревоги» и «химической опасности» и уметь быстро принимать необходимые меры защиты.

Груз должен быть укрыт брезентом; иногда на кузове автомобиля устанавливается тент (брезентовый верх), защищающий груз от заражения ОВ и маскирующий характер перевозимого груза. Личный состав должен быть готов также преодолеть зараженные ОВ участки дорог, лежащие на пути движения колонны, и при нападении наземного противника принять меры защиты машин и перевозимого груза.

Следует твердо помнить, что подвоз средств снабжения должен производиться точно в назначенный срок. Запоздание с подвозом боеприпасов может привести к огневому превосходству противника и успешному его наступлению; опоздание с подвозом горючего может вызвать бездействие тан-

¹ „Revue de cavalerie“ за 1937 г.

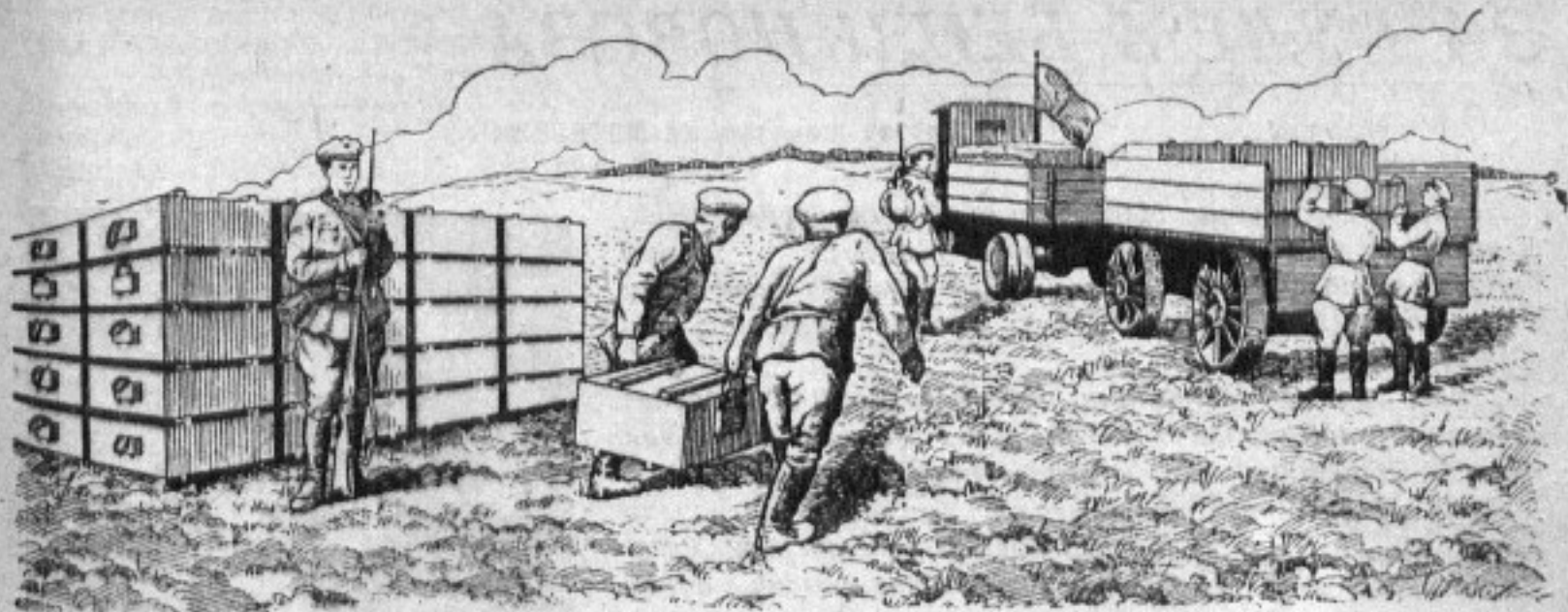


Рис. 4. Погрузка боевых припасов на автомобиль с прицепом

ковых частей, авиации, которые не смогут принять участия в решающем бою.

Своевременный подвоз на автомашинах грузов снабжения будет зависеть: а) от правильной организации и быстроты погрузки грузов, б) от правильного выбора дорог, их поддержания в годном для проезда автотранспорта состоянии, в) от наличия объездных путей, позволяющих объехать разрушенные мосты, испорченные участки дорог, г) от умения водительского состава выдерживать назначенную скорость движения, несмотря на трудные условия пути и боевой обстановки.

Как показал опыт, наибольшие задержки автотранспорта обычно происходят в погрузочно-разгрузочных пунктах, при плохой организации которых около 50% всего рабочего времени автомашин тратится на простои в ожидании погрузки-разгрузки и сами погрузочно-разгрузочные операции.

Для погрузки грузов необходимо: 1) хорошо оборудовать площадку, позволяющую производить одновременно погрузку возможно большего количества машин; 2) подготовить назначенный для перевозки груз и иметь на погрузочной площадке грузчиков или специальные приспособления для механической погрузки (подъемные краны, ленточные конвейеры, рольганги и т. п.); 3) доставить автомашины на погрузочную площадку к началу погрузки, полностью оборудовав их для перевозки данного груза.

Погрузка грузов, не требующих специально оборудованного кузова, производится в такой последовательности: а) подноска и укладка, б) проверка количества погруженного груза и правильности его укладки, в) закрытие брезентом и увязка.

Для подноски и укладки, при отсутствии механических погрузочных средств, организуются специальные погрузочные бригады из сил, имеющихся в распоряжении погрузочного пункта или части. Бригады производят погрузку по-машинно и отвечают за быстроту и правильность укладки груза.

Обычно для ускорения погрузки бригада состоит из подносчиков, податчиков и укладчиков.

Количество подносчиков, податчиков и укладчиков определяется грузоподъемностью автомашины (прицепки), громоздкостью груза, дальностью подноски и сроком погрузки.

Нормально погрузочная бригада при небольшой дальности подноски состоит из четырех человек: двух подносчиков, одного податчика и одного укладчика на машину.

Особенность погрузки огнеприпасов заключается: а) в мерах предосторожности при погрузке и перевозке, б) требованиях к укладке при погрузке и предохранении их от солнца и сырости (покрытие брезентом).

Для погрузки огнеприпасов в укупорке весом до 120 кг специального оборудования машин не требуется и погрузка производится путем подноски (рис. 4). Исключением составляют особо тяжелые огнеприпасы, погрузка которых производится способом накатывания.

Полная пожарная безопасность при перевозке достигается исправностью электропроводки и бензопроводов, отсутствием в кузове бидонов с горюче-смазочными материалами и полной исправностью пожарного инвентаря на машине (огнетушитель).

Машины, нагруженные боеприпасами и взрывчатыми веществами, должны обозначаться хорошо видимым красным флагом, прикрепляемым к передней стенке кузова (рис. 4).

При перевозке боеприпасов и других опасных грузов водитель обязан соблюдать следующие правила: а) систематически наблюдать за состоянием и целостностью укупорки и прочной укладкой груза; б) соблюдать особую осторожность при движении, избегая тряски, резких поворотов, резкого торможения; в) следить за прочностью крепления бортов. Пункты «а» и «в» должны соблюдаться при перевозке всех грузов.

В остальном при автоперевозке грузов соблюдаются общие правила движения в колонне.

Разгрузка (перегрузка) грузов производится разгрузочными (перегрузочными) бригадами или посредством механических приспособлений с соблюдением в основном тех же правил, что и при погрузке.

ЗА РУЛЕМ БЕНЗИНОВОЗА

Мастер - водитель Н. МЕТЕЛКИН

Никифор Васильевич Метелкин — один из первых стахановцев грузового автотранспорта Москвы.

Работая на строительстве первой очереди метро, он начал применять стахановские методы, добившись немалых результатов.

С 1928 года т. Метелкин работает во 2-й автобазе Мосавтогруза, с каждым годом все больше овладевая техникой, повышая свою квалификацию и обучая других.

К т. Метелкину прикрепляют ежегодно несколько стажеров для обучения. Его бывшие ученики тт. Харитонов и Якубович ныне работают по-стахановски в одной колонне со своим учителем.

Никифор Васильевич Метелкин ежемесячно экономит горючее, выполняет план в среднем на 130%, бережет машину, превышая нормы межремонтного пробега. ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда заслуженно присвоил т. Метелкину звание мастера-водителя.



4-я колонна 2-й автобазы Мосавтогруза, в которой я работаю, обслуживает бензиноколонки Москвы и от нее зависит бесперебойное снабжение столичного автотранспорта горючим.

За восьмичасовой рабочий день я должен сделать 2 рейса на бензиновозе с прицепом. Сокращая простои под погрузкой и выгрузкой, я обычно делаю 2½—3 рейса.

Каждая минута должна быть на учете у водителя. В одном месте сэкономишь 15 минут, в другом 10, в третьем 5, а все это даст возможность сэкономить за день 2—3 часа и сделать лишний рейс.

Но простои машин бывают не только в местах погрузки и выгрузки. Нередко можно увидеть водителя, устраняющего неполадки в работе двигателя или другие технические неисправности в пути. Это происходит чаще всего по вине самих водителей, в результате невнимания к машине.

Выезжая в рейс, я тщательно осматриваю свою машину, проверяю исправность всех механизмов. В первые дни работы приходилось являться в гараж за 1½—2 часа до выезда на линию, используя это время на ремонт и осмотр машины. Теперь в этом нет необходимости. Мой напарник т. Козырин работает так же по-стахановски, как и я, и мы оба внимательно следим за здоровьем машины, передаем ее друг другу в исправном состоянии. Заботливо оберегая машину, мы удлиняем срок ее эксплуатации. Наша машина идет в плановый ремонт после 40—45 тыс. км пробега при норме в 28 тыс. км.

Во многих автохозяйствах машины простаивают из-за резины. Главным врагом резины является резкое торможение. Чтобы не прибегать к резкому торможению, я никогда не превышаю нормальной скорости, и подъезжая к местам вынужденных остановок, заранее рассчитываю, как вести машину.

Так, например, если я еду с Садово-Самотечной к Садово-Каретной, я издали наблюдаю

за светофором. При зеленом свете стараюсь ехать как можно медленнее и в результате, пока подъеду, светофор переменит зеленый, желтый и красный свет, и путь снова открыт. Если бы я погнался на машине, то вряд ли бы проскочил, и у самого перекрестка пришлось бы резко затормозить.

Точно такой же расчет необходим при подъезде к трамвайным остановкам и перекресткам, на которых движение не регулируется. Безусловно следует остерегаться пересечения стрелок (резина на них рвется), езды по рельсам, ухабам, рытвинам и др.

Покрышки часто выходят из строя вследствие неправильного давления в шинах. Если резина в хорошем состоянии, я накачиваю воздух до давления в 6 атмосфер, при плохом состоянии — до 5 атмосфер.

Покрышки на колесах, как известно, изнашиваются неравномерно. Задние истираются больше, чем передние, правые больше, чем левые. Поэтому приходится комбинировать: покрышки с передних колес переставлять на задние и обратно, с правого колеса на левое и обратно.

Отправляясь в рейс, надо определить состояние покрышек. Если, например, мне надо ехать с базы, помещающейся в Реутове, к бензиноколонке в Ростокино, то при хорошей резине я еду по маршруту: Семеновская застава — Сокольники — Ярославское шоссе, а при плохой резине выбираю маршрут с таким расчетом, чтобы ехать только по хорошей дороге: шоссе Энтузиастов — Садовое кольцо — Первая Мещанская — Ярославское шоссе. Этот путь длиннее, но дает возможность сэкономить резину.

Ежемесячно я экономлю 10—15% горючего. Мои стахановские «поправки» к установленным нормам расхода горючего сводятся к тому, что я научился использовать особенности и профиль пути.

Многие водители знают, что при спуске с уклона в сухую погоду можно почти не рас-

ходовать горючего. Но не все еще научились экономить горючее при езде по ровному месту. После подачи газа я обычно использую инерцию машины и при необходимости снова даю газ. Подъезжая к перекресткам, я также использую инерцию и, если путь открыт, спокойно еду вперед. Экономлю по капле, а в итоге получается внушительная цифра.

Аварии, являющиеся бичом автотранспорта, можно легко устранить, если выполнять технические правила и быть осмотрительным. Главное — держать интервал и не превышать установленную скорость.

Длинной цепочкой идут машины. Водители не соблюдают интервалов. И вот при внезапной остановке впереди идущей машины видишь, как водители спешат вывернуть свои машины влево, что не всегда безопасно. Общеизвестно, что при большей скорости нужен больший интервал, что машины большей грузоподъемности имеют большую силу инерции и их труднее остановить.

Спуск и подъем на уклоне требуют от водителя максимальной осторожности. Особенно важно быть бдительным на скользкой дороге. Сидя за рулем, нельзя забывать, что, помимо твоей машины, едут сотни других автомобилей, что надо не только самому правильно ездить, но и следить за движением других.

На реконструированных широких улицах, как, например, Садовом кольце, установлено прекрасное правило, по которому для сходных по грузоподъемности и скорости машин отведены специальные ряды, причем тяжелые автомашины должны ехать в первом ряду.

Но сколько раз приходилось наблюдать, как нетерпеливые водители тяжелых машин, желая сэкономить время, выезжают из своего ряда. Раздаются непрерывные сигналы других машин, в зону которых въехали тяжелые грузовики, начинается бесконечный обгон.

Впечатление такое, будто присутствуешь при беспорядочных гонках, где каждое нелов-

кое или неправильное движение может привести к катастрофе.

Грузовой автотранспорт в Москве перешел на ночную работу. Ночью бесспорно легче двигаться, чем днем. Поток легковых машин сокращается до минимума, прохожих мало. Однако ночью требования к водителям не только не снижаются, но даже повышаются. Нельзя забывать, что в ночные часы процент аварий не снижается, а увеличивается.

Недавно я ехал поздно вечером по Ярославскому шоссе. Узкая ленточка шоссе поблескивала от влаги. Ехал я осторожно, не торопясь. Неожиданно навстречу со стороны города показался легковой автомобиль. Он пронесся мимо, как метеор, ослепив меня ярким светом своих фар. Я немедленно остановил машину и возобновил путь лишь после того, как глаза снова привыкли к сумеркам. Если бы я не затормозил мой бензиновоз, он бы наскочил на людей, стоявших вблизи у автобусной остановки.

Ночью места погрузки и разгрузки не везде хорошо освещаются. Маневрируя с машиной, надо быть особенно осторожным. Если днем не требуется выходить из кабины, чтобы лучше разглядеть дорогу, то в ночное время я всегда выхожу из кабины и осматриваюсь. Изучив дорогу, сажусь за руль и веду машину с максимально сниженной скоростью.

Водитель-стахановец должен работать образцово и увлекать своим примером других шоферов. К сожалению, в нашей автобазе, как впрочем и во многих других автохозяйствах Москвы, плохо организована передача стахановского опыта. Между тем внедрение стахановских «поправок», использование творческого опыта, инициативы передовых работников имеют огромное политическое и хозяйственное значение. Наша профсоюзная организация должна как можно шире популяризировать инициативу стахановцев, добиваясь, чтобы вся автобаза стала стахановской.



Тов. Метелкин на своем бензиновозе доставил бензин для колонки на Угольной площади

Фото В. Тюккеля

НА АВТОМОБИЛЕ ПО КРУГОВОМУ МАРШРУТУ

Три инженера московских предприятий отправились в конце лета текущего года в большой туристский пробег на автомашине М-1 по круговому маршруту, одобренному Центральным авто-мото клубом, Москва — Харьков — Пятигорск — Тбилиси — Ереван — Гори — Боржоми — Кутаиси — Местиа — Сочи — Туапсе — Новороссийск — Ростов-на-Дону — Москва. На протяжении 7000 километров они пересекли 9 республик, 8 областей и 2 края.

Получив открытый лист на горючее, мы стартовали из Москвы по направлению к Харькову. Некогда грязный и неблагоустроенный Харьков вырос за годы сталинских пятилеток в огромный промышленный и культурный центр; он поражает своей опрятностью, оживленным уличным движением и обилием зданий-дворцов.

Далее дорога уходит в степь. Проезжаем Донбасс. Чернеют вышки шахт, тянутся к небу многочисленные трубы заводов, высоко поднимаются домы и коксовые печи. Там, где когда-то росли степные травы и цветы, теперь протянулись необъятные нивы колхозов и совхозов.

Многие прежние степные поселки превратились в цветущие, благоустроенные города с асфальтированными улицами и площадями, многоэтажными домами, с развитым авто- и электротранспортом.

За Ростовом-на-Дону, пользуясь прекрасными профилированными дорогами, форсируем ездю. Бегло осматриваем всесоюзную здравницу — группу «Минеральных Вод».

Не доезжая Нальчика, свернули на дорогу, проходящую по Баксанскому ущелью мимо Баксанграс к Тегенекли. Автомобиль про-

ходит вдоль реки Баксан по дороге, которая зигзагами поднимается все выше и выше, теряясь в зеленых лесистых буграх и выступях скал. Чем выше, тем холоднее и чище горный воздух. Справа и слева над ущельем появляются снеговые вершины гор. Машина останавливается у конечного пункта дороги, альпинистского лагеря Терскол (2000 метров над уровнем моря).

Здесь мы оставляем машину и совершаем пешком подъем до «Нового кругозора» на высоту 3000 метров.

Вернувшись в Нальчик, направляемся в Тбилиси через город Орджоникидзе по Военно-Грузинской дороге. Машина поднимается по горной дороге на высоту 2400 метров до Крестового перевала. От перевала начинается Млетский спуск, и мы идем по нему с выключенным мотором. Машина бесшумно скользит по гладкому извивающемуся шоссе. На каждом повороте разворачивается новый величественный пейзаж. За перевалом суровые скалы сменяются зелеными склонами, залитыми солнцем. Внизу, в далекой глубине — селения, возделанные поля.

Из столицы Грузии — Тбилиси — наш путь лежит на Ереван. Наибольшее впечатление на этом участке оставляет громадное озеро Севан. Это второе в мире озеро, расположенное так высоко (1960 метров). На реке Занге, вытекающей из озера, сооружается Севано-Зангинский каскад — мощный энергетический узел Армении.

В Ереване, столице Армении, много контрастов, иллюстрирующих бурный рост культуры и строительства в наших закавказских республиках. Рядом с кривыми узкими улицами и каменными лачугами старого города — благоустроенные, залитые асфальтом улицы и площади, прекрасные многоэтажные дома, большие светлые магазины. На улицах много автомобилей. Рядом с комфортабельными ЗИС-101 спуют ослаки с грузом и восседающими на них погонщикам.

Ереван — конечная точка нашего маршрута. Возвращаемся в Тбилиси через Казах (Азербайджан), мимо хлопковых полей. Далее маршрут пробега проходит через Гори — Боржом и Зекарский перевал — Кутаиси.

Гори — небольшой город, расположенный в садах на берегу реки Куры. Здесь в одном из домиков «русского квартала» родился и провел детство великий вождь народов товарищ Сталин. С неизъяснимым волнением смотрели мы на домик, тщательно оберегаемый жителями города. В Гори съезжаются многочисленные экскурсии и туристы со всего Союза.

Из Гори, пересекая несколько раз вброд Куру, въезжаем в живописное ущелье, протянувшееся среди лиственного и хвойного леса, к Боржоми — Абастумани — лучшим курортам нашей страны.



Маршрут пробега

Поднявшись на высоту 2200 метров, проходим Зекарский перевал. Вокруг все закрыто облаками; в редкие просветы видны вьющаяся дорога, обрывы, густой лес и луга, пестреющие красивыми альпийскими цветами. Подъем к перевалу из-за большой крутизны оказался для мотора настолько тяжелым, что в радиаторе неоднократно закипала вода. Еще более трудным для прохождения машины оказался спуск; машина не вписывалась в радиус крутых поворотов, приходилось искусно маневрировать.

Спустившись к долине Риони, мы проехали Кутанси и Зугдиди, откуда дорога идет в центр Сванетии — Местию. Сванетия — маленькая горная страна с огромными природными богатствами, в прошлом — один из самых отсталых районов горного Кавказа, расцветает теперь с исключительной быстротой. Замкнутая кольцом снежных гор, Сванетия прежде связывалась с внешним миром тропинками, а две трети года была вообще недоступна. Теперь здесь пролегает новое шоссе, законченное к 20-й годовщине Октября. Автомобиль идет по извилистой узкой дороге, высеченной в горах. Дорога еще недостаточно обработана и для автомашины М-1 местами трудно проходима, в особенности после дождя.

Осмотрев Местию, возвращаемся в Зугдиди и держим путь в Абхазию. Переправившись дважды на пароме через бурную реку Ингур, машина после испытаний «отдыхает» на гудронированном шоссе. Из столицы Абхазии — Сухуми — направляемся Черноморским побережьем в Гагры. Отсюда совершаем поездку к горному озеру Рипа по новому прекрасному шоссе, по ущелью реки Бзырь. Огромные скалы, покрытые лесом, висят над дорогой, заслоняя небо и солнечный свет.

Наш обратный путь лежит через Сочи — Туапсе — Новороссийск — Ростов — Артемовск и далее прежней дорогой.

* * *

По равнинной части нашего маршрута общая проходимость дорог хороша; в горах, за исключением Зекарского перевала и Сванетии, — удовлетворительна. Проходимости благоприятствовала сухая погода, имеющая положительное значение для профилированных грунтовых дорог степных районов.

Наилучшее впечатление оставляют гудронированная Военно-Грузинская дорога и шоссе Черноморского побережья, переходящее в районе Сочи в прекрасную автостраду. Легко ориентироваться на дороге Туапсе — Новороссийск. Здесь имеются указательные знаки и предупреждающие надписи. На разветвленных дорогах Донбасса, Ростовской области и Краснодарского края, не имеющих указательных знаков, приходилось останавливаться в степи и тратить время на распросы.

Перед поездкой наша машина, прошедшая 15 тысяч км, была осмотрена. Мы произвели общую крепежку, сделали ряд приспособлений, создавших удобства в пути: багажник, дополнительный ящик для инструмента, кронштейны для запасных бачков, асбестовую изоляцию пола кабины, чехлы.

Уход за машиной в пути заключался в

своевременной смазке, чистке и крепежке. В полевых условиях мы пользовались естественными «ямами», в больших городах несколько раз проводили профилактические ремонты в гаражах.

Двигатель, электрооборудование и силовая передача за все время пробега работали безукоризненно, а ходовая часть, за исключением амортизатора, — хорошо. Часто нарушалась работа тормозов при попадании воды речных бродов, а также из-за пропуска смазки через сальники тормозных барабанов.

Резина вела себя хорошо за исключением двух покрышек, на которых через 4,5 тысячи километров образовались расслоения корда, несмотря на самое внимательное наблюдение за давлением воздуха по манометру.

Бензина израсходовано 867 килограммов, что составляет в среднем 0,123 кг на километр, причем на равнинную часть падает 0,108 кг, на горную — 0,141 кг.

Наличие дополнительного бака для бензина, укрепленного на багажнике, давало возможность проходить на одной заправке до 600 километров.

Автол для смазки двигателя приобретался со складов нефтебаз без выбора вязкости. Смазка, применявшаяся в некоторых местах пути для дифференциала и коробки передач в виде смеси автола с тавотом, оказалась совершенно непригодной в жарких условиях юга, особенно при перегонах в 250—300 километров в день. Хорошие результаты дал нигрол. Смазка подшипников передних колес тавотом, разжижаясь, вытекала и требовала частого добавления. Консистентных же смазок, рекомендуемых Горьковским автозаводом, у нас не было.

Весь пробег продолжался 45 дней (ездовых — 31). Передвигались мы днем. Ночевали в туристских базах, палатке и в самой машине, которая путем опускания спинки и раскладки сидений приспособлялась для ночлега (см. рис.).

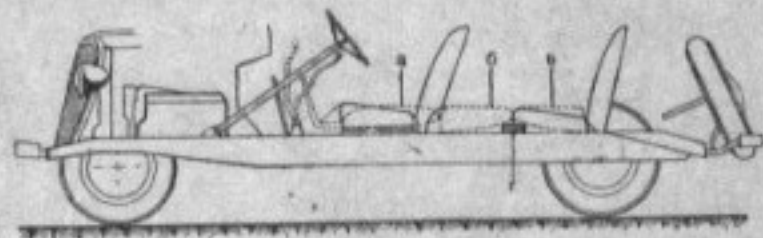


Схема раскладки сидений автомобиля М-1 для ночлега

Порядок раскладки: 1 — Снять сиденье водителя и отвернуть 8 гаек каркаса. 2. Спинку водителя положить горизонтально в положение «а»; при этом рычаг передач должен находиться на второй или задней передаче. 3. Положить сиденье водителя в положение «б». 4. Сиденье пассажира повернуть на 180° (положение «в») и под сиденье положить деревянный брусок «г».

Наш пробег, проходивший в самых различных путевых условиях, лишний раз доказал высокое качество продукции Горьковского завода. Техническое состояние машины после пробега оказалось хорошим. Машина на ходу, ремонта не требует. Следует, однако, отметить, что низкая посадка машины часто являлась преградой для ее проходимости.

Б. Гартенберг, И. Глезер.

Через броды и болота

Мотопервенство клуба „Старт“



А. Неппель — один из старейших гонщиков авто-мотоклуба «Старт», занявший первое место

Фото М. Прехнера

Авто-мотоклуб спортивного общества «Старт» 24 ноября провел в районе Павшино кросс на 100 километров (2 круга). В кроссе участвовало 26 гонщиков, в их числе 12 «новичков» из низовых коллективов.

В дождливую погоду по сложной трассе кросса, изобиловавшей бродами, болотами, крутыми подъемами, первым пришел к фини-

шу один из старейших гонщиков клуба т. Неппель (за 2 часа 4 минуты), вторым — т. Монастырев, третьим — т. Каллианиди.

Среди «новичков» (проходивших один круг — 50 километров) первое место занял т. Зеленер, второе — т. Директоров, третье и четвертое поделили тт. Ивашкин и Быков.

М. Прехнер.



У Демченко (№ 18) в пути небольшая авария. Его немедленно окружают «болельщики».

Фото М. Прехнера



«Новички» тт. Зеленер (№ 27), Быков (№ 36) и Погорелов (№ 19) преодолевают брод
Фото М. Прехнера

ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЗИС-21

Воен. инж. 2-го ранга Л. РУДАКОВ

Производство газогенераторных установок для грузовых автомобилей сосредоточено в настоящее время на московском заводе «Комега». Он изготавливает древесные газогенераторные установки ЗИС-21 для соответственно измененного трехтонного грузовика ЗИС-5 и установки НАТИ Г-14 для полугорючего машины ГАЗ-АА.

Программа выпуска газогенераторных автомобилей в 1939 г. значительно увеличивается. Наркоммаш СССР утвердил к производству две модели: ЗИС-21 с одноименной древесной газогенераторной установкой и ГАЗ-АА с установкой НАТИ Г-14. В течение 1939 г. будет выпущено 10 тыс. газогенераторных машин ЗИС-21 и 12 тыс. ГАЗ-АА НАТИ Г-14.

В связи с значительным расширением программы выпуска газогенераторных автомобилей в будущем году производство газогенераторных установок предполагается с завода «Комега» передать на другие заводы, располагающие большими техническими возможностями.

Ниже мы даем краткое описание газогенераторного автомобиля ЗИС-21, принятого на серийное производство.

УСТРОЙСТВО ГАЗОГЕНЕРАТОРА

На рисунке 1 представлена схема древесной газогенераторной установки ЗИС-21. Она состоит из газогенератора, батарей горизонтальных охладителей-очистителей, тонкого очистителя, центробежного вентилятора для розжига генератора, трубопроводов и смесителя.

Основной частью газогенераторной установки является газогенератор. Здесь происходит процесс превращения твердого горючего в газообразные продукты, поступающие после надлежащей очистки и охлаждения в цилиндры двигателя для сгорания.

Газогенератор состоит из двух основных цилиндров — наружного и внутреннего. Верхняя часть внутреннего цилиндра представляет собой бункер, в который для обеспечения кислотоупорности вставлена медная рубашка. Бункер в своей нижней части заканчивается топливником.

Топливник представляет собой цельнолитую конструкцию, изготовленную из малоуглеродистой стали, и приварен электросвар-

кой в стык к бункеру. По окружности топливника на одинаковом расстоянии друг от друга расположены 10 фурм Φ , диаметром 9,2 мм в свету. В средней части топливника имеется воздушный пояс П с патрубком и фланцем для соединения с корпусом газогенератора. Воздух в газогенератор поступает через специальное отверстие, снабженное обратным клапаном К. Топливник, в целях увеличения срока его службы, алитирован (поверхностный слой металла насыщен алюминием). Практика эксплуатации газогенераторных автомобилей показала, что неалитированные топливники работают на протяжении 15—20 тыс. километров, а срок действия алитированных топливников значительно повышается.

Бункер имеет круглую крышку с уплотнительным графитированным шнуром, прижимаемую посредством пружины и прижимной планки. Крышка с пружинной одновременно выполняет роль предохранительного клапана на случай вспышки в самом газогенераторе.

Внутренний и наружный цилиндры соединяются с помощью фланца загрузочного люка. 24 болтами диаметром 8 мм. Наружный кожух в верхней части имеет патрубок отбора газа, а в нижней — три люка, из которых два предназначены для заполнения углем восстановительной зоны и один — для очистки газогенератора.

Основные данные газогенератора следующие: высота бункера — 1360 мм, диаметр его — 502 мм, диаметр загрузочного люка — 454 мм, диаметр зоны горения — 340 мм, расстояние от зоны горения до дна зольника — 320 мм.

Газогенератор монтируется с правой стороны автомобиля, сбоку кабины, частично врезаюсь в нее (рис. 2 и 3). Крепление газогенератора производится к правому лонжерону ра-

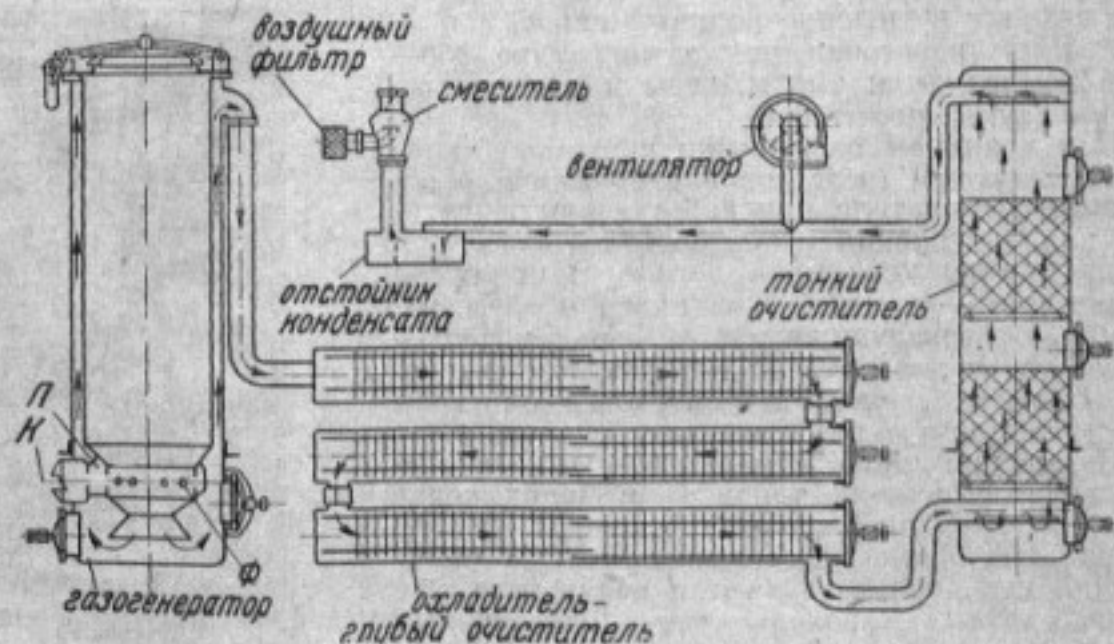


Рис. 1. Схема газогенераторной установки ЗИС-21

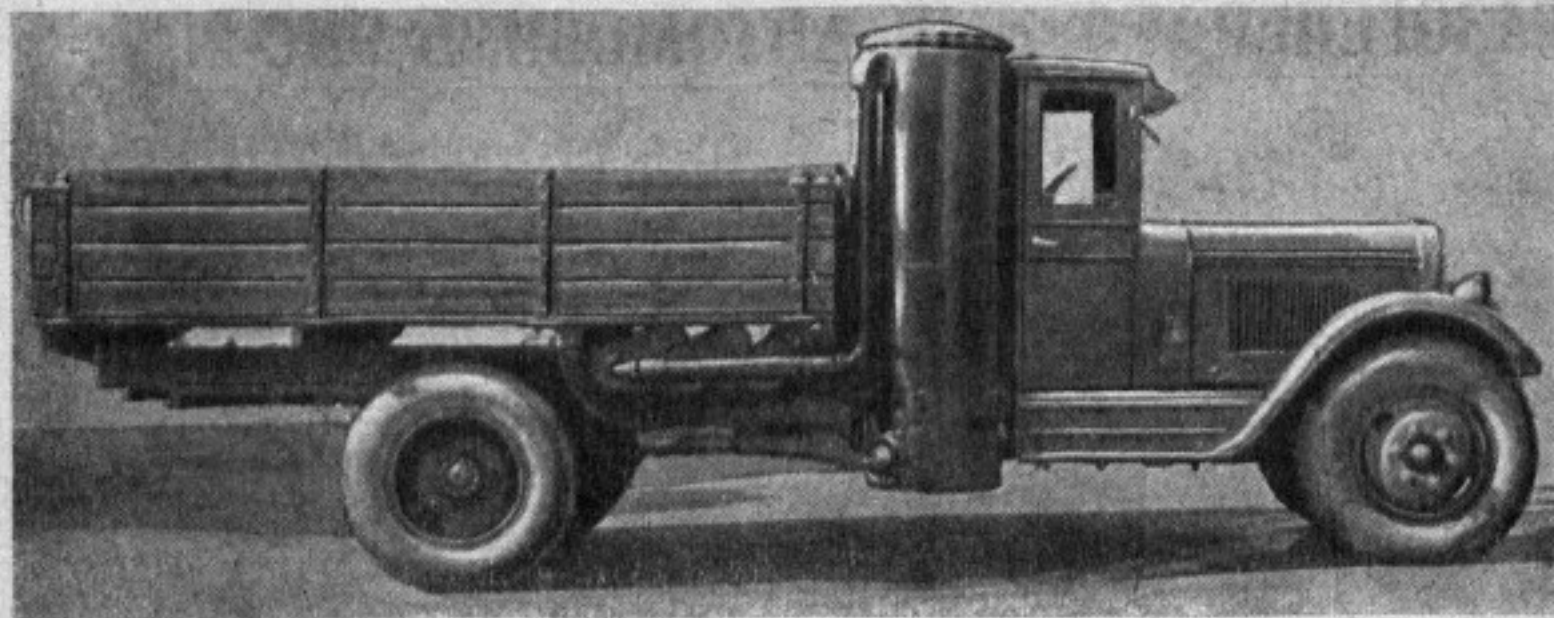


Рис. 2. Автомобиль ЗИС-21. Вид со стороны газогенератора

мы автомобиля при помощи двух основных кронштейнов и одного дополнительного.

ТЕХНОЛОГИЯ ОБРАЗОВАНИЯ ГАЗА

Процесс газификации происходит следующим образом. Нижняя часть газогенератора через три боковых люка и через верхний загрузочный люк заполняется древесным углем до уровня верхней кромки корпуса топливника, затем через верхний загрузочный люк бункер заполняется древесными чурками. Заполнение нижней части газогенератора древесным углем происходит только после полной очистки его через 1000—1200 км пробега.

Воздух, необходимый для сгорания топлива, поступает через воздушный клапан **К** в воздушную коробку, а из нее через фурмы в камеру горения. В результате горения топлива температура зоны горения поднимается до 1300—1400°. Под влиянием такой высокой температуры верхние слои топлива сильно нагреваются, образуя зону сухой перегонки, находящуюся непосредственно над зоной горения, и зону подсушки, расположенную в верхней части газогенератора.

В зоне подсушки при температуре 150—250° происходит выделение водяных паров, а в зоне сухой перегонки при температуре 450—500° выделяются смолы, газы и другие продукты сухой перегонки.

Под влиянием разрежения в нижней части газогенератора (вследствие разрежения в цилиндрах двигателя при работающем двигателе или под влиянием центробежного вентилятора при розжиге газогенератора) продукты перегонки — водяной пар, смола и газы вместе с образовавшимся в этих зонах углем — опускаются вниз в зону горения, где частично сгорают, а частично спускаются ниже в так называемую восстановительную зону.

Здесь при температуре 1000—1100° происходит газификация топлива и разложение продуктов сухой перегонки, главным образом смолистых фракций. Углекислота CO_2 (негорючий газ), получающаяся в результате сгорания топлива, проходит через раскаленный слой древесного угля восстановительной зоны и частично переходит в окись углерода CO (угарный газ), т. е. газ, способный го-

реть. Водяной пар, проходя через зону раскаленного угля, частично разлагается на водород и кислород. Водород является составляющей генераторного газа, а свободный кислород входит в соединение с углеродом, образуя окись углерода CO и углекислоту CO_2 .

Наряду с этим в газогенераторе происходит ряд других химических реакций, в частности — соединение водорода с углеродом топлива, в результате чего получается горючий газ метан CH_4 (болотный газ).

Пройдя через слой раскаленного древесного угля, газ поднимается кверху между бункером и корпусом газогенератора, как показано стрелками на рисунке 1, и поступает в колено патрубка отбора газа, размещенного в верхней части корпуса. При отборе газа в верхней части газогенератора происходит подогрев древесной чурки, находящейся в бункере, за счет тепла горячего газа. Температура газа при этом понижается, и, кроме того, он освобождается от золы и крупных частиц угля, уносимых из восстановительной зоны.

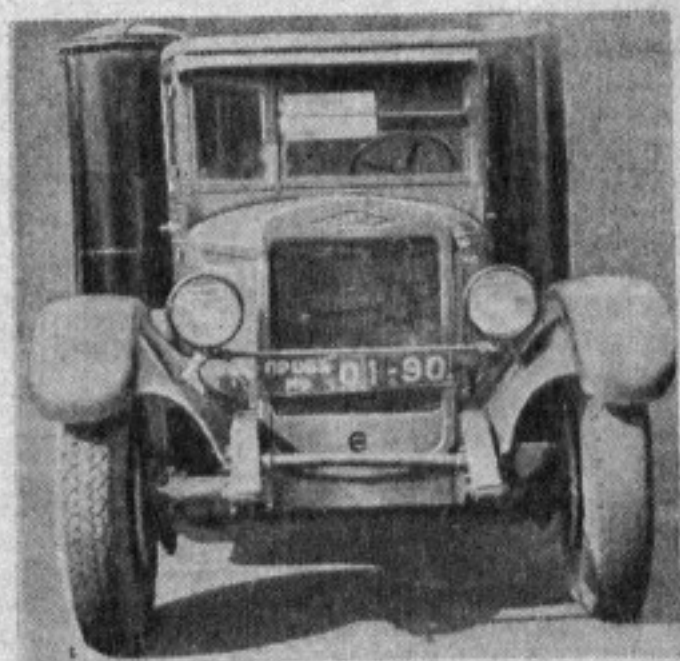


Рис. 3. Автомобиль ЗИС-21. Вид спереди

Таблица 1

Примерный состав генераторного газа

Названия составляющих газов	Химическая формула	Количество по объему в %	Примечание
Оксид углерода (угарный газ) . . .	CO	21	Горючий газ
Водород	H ₂	16	" "
Метан (болотный газ) . . .	CH ₄	1	" "
Углекислый газ	CO ₂	9	Негорюч. газ
Азот	№ 2	53	" "
Всего		100	

Газогенератор работает на древесных чурках по опрокинутому процессу газификации топлива с полным подогревом бункера. Размер чурки — 40 × 50 × 60 мм, влажность — не выше 25% (абс.). При полной заправке газогенератора в бункер загружается около 90 кг древесных чурок, а в восстановительную зону засыпается 15 кг древесного угля влажностью не выше 10% (абс.).

В качестве топлива желательно употреблять твердые породы дерева: дуб, березу, клен, бук и т. д., которые имеют большую теплотворную способность и содержат меньше смолистых веществ. Необходимо избегать употребления смолистых и невысококалорийных пород дерева — сосны и ели.

Преимущество опрокинутого процесса перед прямым заключается в том, что при опрокинутом процессе в восстановительной зоне происходит не только газификация, но и разложение продуктов сухой перегонки, главным образом смолистых фракций.

ОХЛАЖДЕНИЕ И ОЧИСТКА ГАЗА

Газ, выходящий из газогенератора, имеет весьма высокую температуру. Поэтому, прежде чем подать его в цилиндры двигателя, необходимо достаточно хорошо охладить его и очистить.

Необходимость охлаждения газа диктуется тем, что степень наполнения цилиндров возрастает от степени охлаждения газа. Чем ниже температура газа при поступлении его в цилиндры двигателя, тем больше его вес в одном и том же объеме засосанной смеси и тем большее количество тепловой энергии выделяется при сгорании.

При выходе из газогенератора газ содержит примеси золы, сажи и водяного пара, вредно отражающиеся на работе двигателя. Поэтому без предварительной очистки от указанных примесей нельзя подавать газ в цилиндры двигателя.

Для грубой очистки и охлаждения газ подводится к батарее горизонтальных охладителей-очистителей, состоящей из трех цилиндров последовательно соеди-

енных между собой и расположенных поперек машины, позади кабины под платформой (рис. 4).

Внутри каждого цилиндра находятся диски, смонтированные на трех стержнях и отделенные друг от друга распорными втулками. В каждом цилиндре имеются две секции дисков. Количество дисков в секциях разных цилиндров неодинаково, расстояние между дисками и число отверстий в них также различно.

В таблице 2 дано число дисков и расстояние между ними в различных секциях, а также число и диаметр отверстий в дисках. Номера цилиндров и секций дана в порядке прохождения в них газа, считая от газогенератора.

Таблица 2

	Количество дисков	Расстояние между дисками в мм	Число отверстий в дисках	Диаметр отверстий в дисках в мм
1-й цилиндр				
1-я секция	26	30	53	15
2-я секция	41	18	120	10
2-й цилиндр				
3-я секция	41	18	120	10
4-я секция	41	18	120	10
3-й цилиндр				
5-я секция	71	10	201	8
6-я секция	71	10	201	8

Понижение температуры газа достигается благодаря тому, что при прохождении через очистители он соприкасается с большими поверхностями дисков и стенок цилиндров, охлаждаемых во время движения автомобиля встречным потоком воздуха. Водяные пары, содержащиеся в генераторном газе, соприкасаясь с холодными дисками и стенками цилиндров, конденсируются. Конденсат, скап-

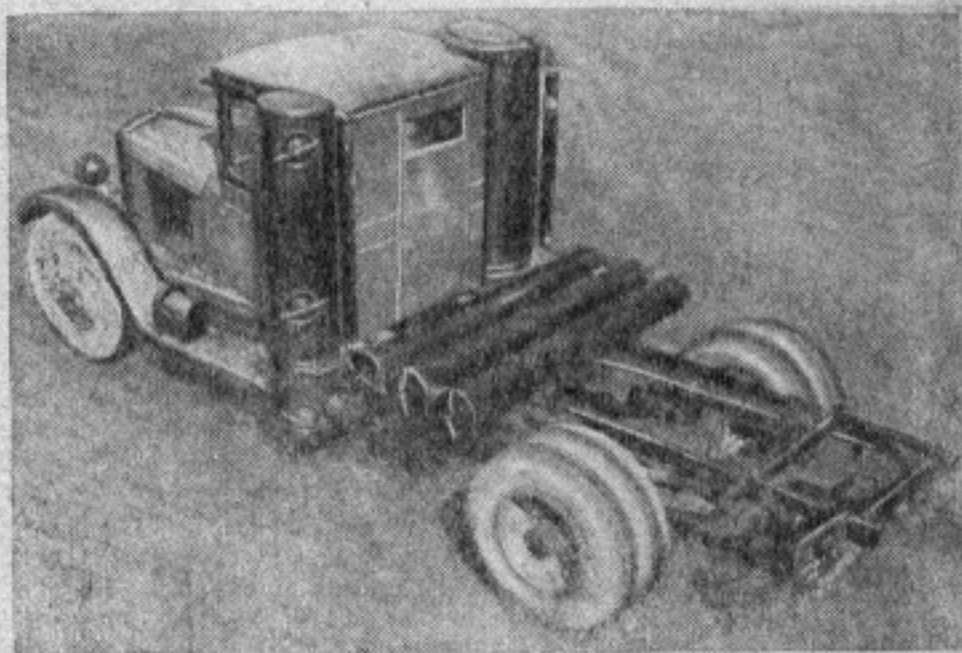


Рис. 4. Автомобиль ЗИС-21 со снятой платформой

ливающийся в цилиндрах, стекает по трубопроводу в нижнюю часть тонкого очистителя. При прохождении газа через цилиндры батарей горизонтальных охладителей-очистителей на дисках задерживаются частицы сажи, золы и других уносов, содержащихся в газе при выходе его из газогенератора (рис. 5).

После грубой очистки в батарее горизонтальных охладителей-очистителей газ поступает в вертикальный тонкий очиститель, где и происходит окончательная очистка его от всех посторонних примесей.

Тонкий очиститель представляет собой цилиндрический резервуар высотой 1810 мм, диаметром 384 мм, в котором имеются две секции (нижняя и верхняя), заполненные кольцами Рашига (мелкие трубочки, изготовленные из отходов динамного железа). Размер кольца: толщина — 0,4 мм, диаметр — 15 мм, высота — 15 мм. Общее количество колец Рашига в обеих секциях составляет 23 тыс. штук.

Для промывки очистителя и заполнения его кольцами Рашига служат три люка, показанные на рисунке 1. Тонкий очиститель размещен с левой стороны кабины.

Из батарей горизонтальных охладителей-очистителей газ поступает по трубопроводу в нижнюю часть тонкого очистителя. Под влиянием разрежения, создаваемого работающим двигателем, газ поднимается вверх, последовательно проходит оба слоя колец Рашига, оставляя на них все примеси, от которых он не был очищен в процессе предварительной грубой очистки.

Одновременно с очисткой газ продолжает охлаждаться. Водяные пары, соприкасаясь с большой охлаждающей поверхностью колец Рашига, конденсируются и в виде капель стекают в поддон очистителя. Влага, образующаяся в очистителе, производит промыв-

ку колец Рашига от осевшей на них сажи, золы и других уносов (рис. 6).

В нижней части тонкого очистителя имеется спускное отверстие, позволяющее поддерживать определенный уровень конденсата в поддоне очистителя. При резком сбрасывании газа, а также при неработающей установке избыток конденсата будет автоматически стекать до уровня этого отверстия.

Промывка колец Рашига от отложившейся на них сажи, золы и т. д. должна производиться через 4—5 тысяч километров пробега автомобиля. Для этой цели необходимо снять крышки нижнего и верхнего люков и затем направить струю воды из брандспойта через верхний люк на верхнюю секцию колец. Прекращать промывку следует только тогда, когда вода, прошедшая через оба слоя колец, будет чистой. Если же кольца слишком сильно забиты сажей и другими уносами, то рекомендуется вынуть их из корпуса очистителя и произвести промывку в противне или какой-либо другой посуде.

ОБРАЗОВАНИЕ РАБОЧЕЙ СМЕСИ

После очистки генераторный газ поступает по трубопроводу в смеситель, где перемешивается в соответствующей пропорции с воздухом. Для получения нормального качества рабочей смеси, обеспечивающей хорошее сгорание ее в цилиндрах двигателя, на 1 л газа необходимо прибавить примерно 1 л воздуха. Ввиду того, что режим работы газогенераторной установки не является постоянным, требуется частая регулировка воздуха, смешиваемого к газу. Количество воздуха, смешиваемого к газу, регулируется воздушной заслонкой, расположенной в патрубке подвода воздуха в смеситель, а количество газовой смеси, поступающей в цилиндры двигателя, регулируется газовой дроссельной заслонкой, расположенной в верхней части очистителя перед входным отверстием во всасывающий коллектор. Манетки управления воздушной и газовой заслонки выведены на рулевую колонку. Управление газовой дроссельной заслонкой осуществляется также при помощи ножной педали, аналогично с бензиновыми автомобилями.

ПУСК

Для розжига газогенератора на автомобиле установлен центробежный вентилятор с приводом от электромотора мощностью 200 ватт, при напряжении 12 вольт. Электромотор питается энергией от батарей. Вентилятор развивает 4000 об/мин. Электромотор с вентилятором

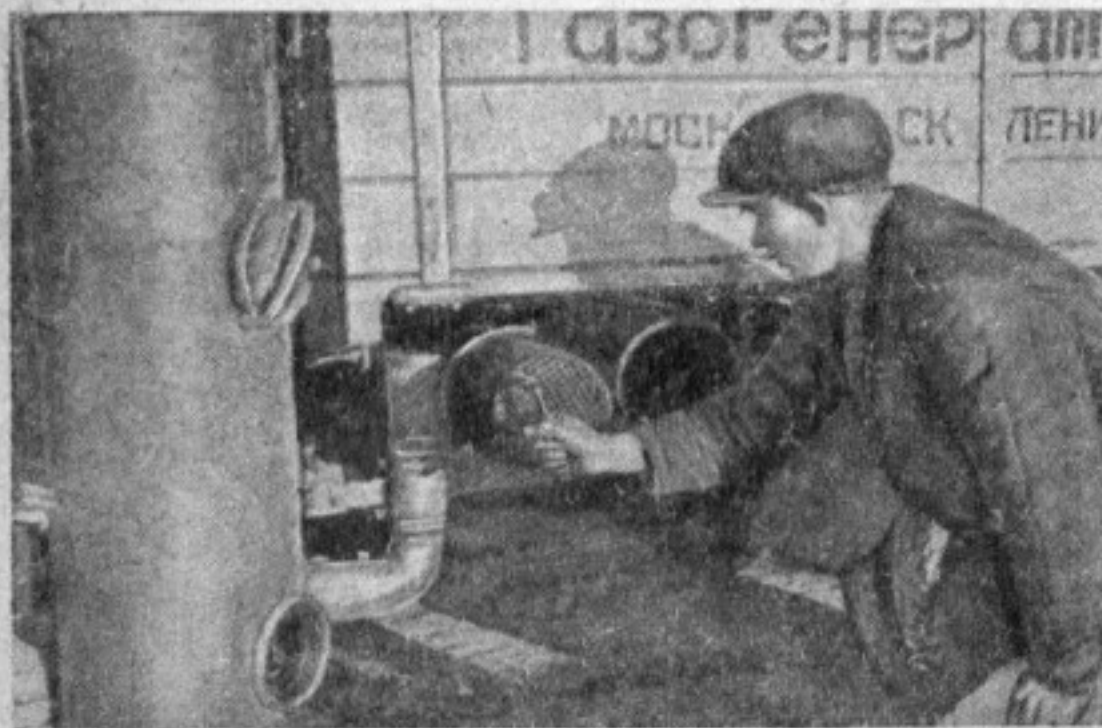


Рис. 5. Выемка 6-й секции батареи горизонтальных охладителей-очистителей; при нормальной работе цилиндры и диски должны подвергаться очистке через каждые 500—600 км

монтируется на левой подножке автомобиля¹.

Когда газогенератор после розжига начинает давать газ надлежащего качества, двигатель может быть заведен сразу на газе. Общее время розжига холодного газогенератора и запуска двигателя на газе (пока двигатель не примет устойчивые обороты) не превышает 8—9 мин. Время розжига и запуска двигателя после кратковременных остановок резко колеблется и зависит от продолжительности стоянки, температуры окружающей среды и, наконец, от режима работы газогенераторной установки перед началом стоянки. Розжиг газогенератора также может быть произведен двигателем при работе последнего на бензине.

Для гаражного маневрирования двигатель снабжен карбюратором Солекс-2, горизонтального типа. Диаметр его диффузора — 18,5 мм. Для этой же цели на автомобиле установлен бензобак емкостью 7½ л.

* * *

В двигателе ЗИС-5, приспособленном для работы на генераторном газе, степень сжатия повышена до 7 путем постановки новой головки блока, а также увеличено сечение всасывающего коллектора.

Мощность двигателя на газе по сравнению с бензиновым двигателем снизилась до 48 л. с. при 2400 об/мин. В связи с тем что мертвый вес автомобиля увеличился на 500 кг (вес газогенераторной установки), номинальная полезная нагрузка составляет 2500 кг. Расход топлива по шоссе среднего качества — 90—100 кг на 100 км пути.

Для повышения надежности работы при

¹ На автомобилях ЗИС-21 выпуска 1938 г. вентилятор крепится к кронштейну правой подножки.

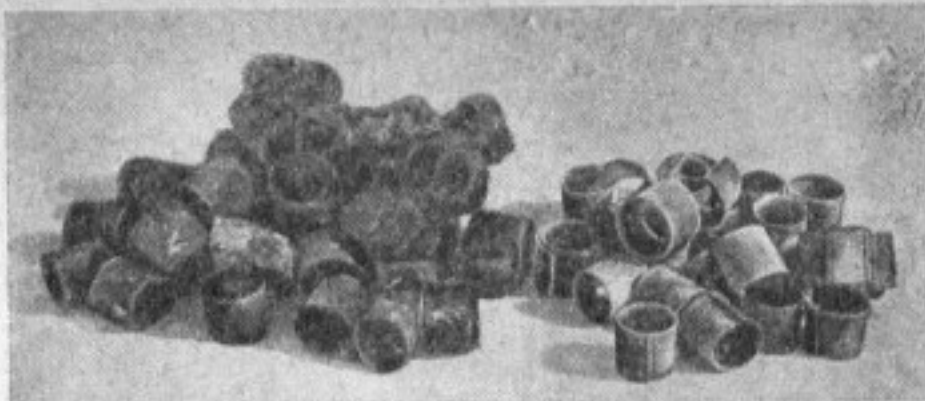


Рис. 6. Слева — кольца Рашига, взятые из нижней секции, справа — из верхней секции, после пробега машины около 4000 км

повышенной степени сжатия вместо батарейного зажигания ставится магнето типа СС-6. Чтобы сократить время на розжиг газогенератора, а также облегчить запуск двигателя стартером, шестивольтовое электрооборудование заменено двенадцативольтовым. На автомобиле устанавливаются две последовательно соединенные шестивольтовые батареи емкостью 144 амперчас каждая. Динамомашинка типа ГА-27, мощностью 225 ватт. Стартер — стандартный, типа МАФ. Радиатор ставится усиленный в 134 трубки вместо 91 в стандартном.

Некоторое снижение мощности бензинового двигателя ЗИС-5 при переводе его на работу на генераторном газе потребовало, в целях повышения тяговых качеств, постановки главной передачи с повышенным передаточным числом. Исходя из этого, главная передача у газогенераторного автомобиля ЗИС-21 ставится 7,66:1,0 против 6,41:1,0 в стандартном бензиновом автомобиле ЗИС-5.

Газогенератор, как мы указывали, монтируется с правой стороны автомобиля, поэтому передняя правая рессора — усиленная. 1, 2, 3 и 4 листы рессоры ставятся толщиной 8 мм, вместо 6,5 мм в стандартном бензиновом автомобиле.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1939 год на журналы РЕДИЗДАТА ЦС ОСОАВИАХИМА СССР

Наименование изданий	Периодичность в год	Подписная цена		
		на 3 мес.	на 6 мес.	на 12 мес.
„Ворошиловский стрелок“	24	2.40	4.80	9.60
„За рулем“	24	3.00	6.00	12.00
Библиотека „За рулем“	12	2.70	5.40	10.80
„Известия ЦС Осоавиахима СССР“	24	—	4.80	9.60
„Самолет“	24	12.00	24.00	48.00
„Санитарная оборона“	12	2.55	5.10	10.20
„Химия и оборона“	12	2.55	5.10	10.20

Подписка принимается всеми предприятиями связи (городскими и районными отделами, всеми почтовыми отделениями и агентствами), а также письмоносцами, сборщиками подписки на предприятиях и в учреждениях.

Адрес Редиздата ЦС Осоавиахима СССР: Москва, 12, Старопанский пер., дом 7.

В отличие от прошлых лет в розыгрыше первенства СССР по мотоспорту в 1938 году участвовали только советские машины. Хотя решение о недопущении к первенству мотоциклов иностранных марок было принято всего за 20 дней до соревнования, тем не менее этот небольшой срок оказался достаточным, чтобы ряд видных гонщиков переключился на наши отечественные машины.

Многие спортивные общества и авто-мотоклубы, участвовавшие в прошлых соревнованиях на машинах стандартного, слегка форсированного типа, дали в 1938 году образцы значительно форсированных и в ряде случаев серьезно реконструированных мотоциклов.

Наши мотоциклетные предприятия, за исключением завода «Красный Октябрь», изготовили для гонок специальные машины.

Как и следовало ожидать, на соревнованиях в подавляющем большинстве (78,5%) были представлены мотоциклы ИЖ-8 и Л-300.

Мотоцикл ИЖ-8, выпущенный на рынок в 1938 году, сразу завоевал себе популярность среди гонщиков, так как он легче других советских машин поддается форсировке. На соревновании четко определились стандартные пути форсировки двигателя этого мотоцикла. В основном они сводятся к увеличению степени сжатия путем проточки торца головки цилиндра, к уменьшению потерь на всасывание и продувку путем шлифовки внутренних деталей двигателя и каналов, а также к расточке смесительной камеры карбюратора или постановке карбюратора большего размера (с мотоцикла ТИЗ).

Даже при такой поверхностной форсировке максимальная скорость мотоциклов ИЖ-8 повышается до 106—110 км/час.

Двигатели мотоциклов «Красный Октябрь» с дефлекторной продувкой поддаются форсировке значительно хуже. При сильном увеличении степени сжатия сгорает дефлектор поршня. Правда, при неподходящем топливе прогорает поршень и ИЖ-8, но на нем можно этого избежать даже при самых высоких степенях сжатия. Надо лишь правильно подобрать горючее.

Большие затруднения испытывают спортсмены со свечами. Стандартная свеча «Комсомолка», даже при небольшом повышении сжатия, быстро выходит из строя, а при таких степенях сжатия, как 8,5—10, сгорает. Авиасвечи 3-ЭМГ и 4-ЭМГ выдерживают более высокие степени сжатия, но и они на длинных дистанциях сгорают. Хорошие результаты показали 14-миллиметровые свечи производства Электрокомбината (Москва), построенные по типу свечи 3-ЭМГ. Установленные на мотоциклах ИЖ-8 Центрального авто-мотоклуба, эти свечи в ряде случаев (гонщики Кириллов, Озеревский и др.) прошли без смены весь комплекс первенства и были вполне пригодны для дальнейшей работы.

Однако при степенях сжатия выше 9—10 вряд ли и эти свечи будут вполне надежны. Для дальнейшей форсировки двигателей необходимо изготовить специальные свечи, выдерживающие тяжелые температурные режимы.

Форсировка наших 4-тактных мотоциклов ПМЗ-А-750 существенных результатов не дала, так как, кроме увеличения сжатия, она

требует еще изменения фаз распределения. На данном этапе развития экспериментально - конструкторской работы в спортивных обществах и авто-мотоклубах это им не под силу. Максимальные скорости на ПМЗ-А-750 показывают машины Подольского механического завода. Однако их двигатели не имеют существенных отличий от стандартных.

Значительно интереснее группа машин ТИЗ-АМ-600. Они отличаются верхним расположением клапанов (вместо обычного бокового). В отличие от большинства других марок (ИЖ-8, Л-300, ПМЗ) с форсированными двигателями — это самостоятельная конструкция.

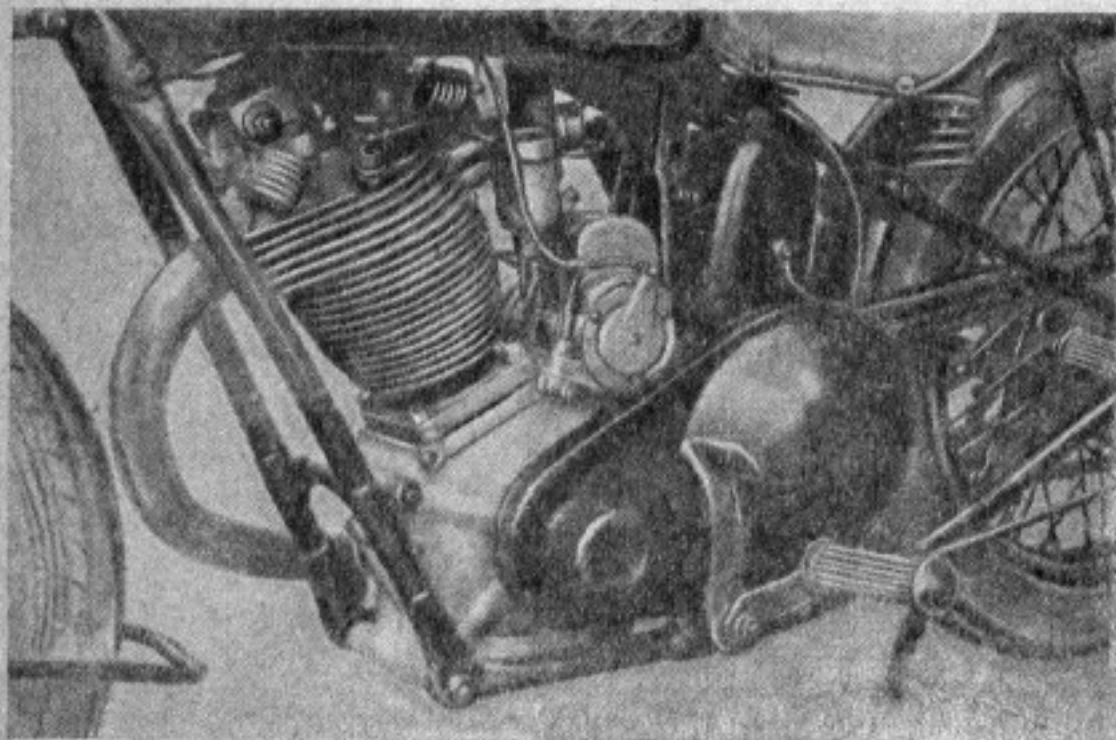


Рис. 1. «Комета» конструкции т. Шумилкина

Наибольший интерес вызывает ТИЗ Н. Н. Шумилкина (Таганрог), сконструированный им самим. Двигатель этого мотоцикла (рис. 1) имеет цилиндр с развитой поверхностью охлаждения. Верхнеклапанная головка цилиндра отлита из сплава бронзы и алюминия. Два клапана снабжены шпильными пружинами. Смазка двигателя циркуляционная. Машина Шумилкина, в отличие от обычных двигателей ТИЗ, имеет отдельный масляный бак, что обеспечивает значительно лучшее охлаждение масла. Поршень отлит из сплава типа электрон. Карбюратор изготовлен по образцу последней модели английских гоночных карбюраторов АМАЛ — модель ТТ. Литраж двигателя уменьшен с 600 куб. см до 500, что улучшает условия охлаждения. Уменьшение литража вводит ТИЗ Шумилкина в распространеннейший международный гоночный класс мотоциклов до 500 куб. см.

Рама мотоцикла Шумилкина стандартная. Передняя вилка — облегченного типа. Втулка переднего колеса облегчена путем снятия тормозного барабана. Коробка передач, с целью уменьшения внутренних потерь, имеет только две передачи. Детали ходовой части — стандартные, но там, где это возможно, они облегчены.

Выступление мотоцикла Шумилкина на соревнованиях далеко не показало всех его возможностей. Машина не была достаточно налаженной. Несмотря на то, что достигнутая ею максимальная скорость (138,362 км/час) ниже скорости ПМЗ, совершенно очевидно, что по конструкции своего двигателя эта машина оставляет позади все остальные. При надлежащей наладке и регулировке она покажет несравненно лучшие результаты.

Верхнеклапанные ТИЗ, специально изготовленные на заводе, значительно менее интересны. Они имеют двигатель с полностью закрытыми деталями приводного механизма. Цилиндр и головка чугунные. Смазка двигателя стандартная. Карбюратор, ходовая часть и другие агрегаты обычные. Максимальная скорость этих машин (122 км/час) не высока.

Среди остальных конструкций этой группы машин надо отметить мотоциклы гг. Козмодемьянского (Одесса), Зотова и Мазина (Ленинград).

Машина Козмодемьянского имеет верхнеклапанную головку с двойным выхлопом, по своей конструкции напоминающую аналогичную головку мотоцикла БСА. Машина эта показала скорость 125,426 км/час.

Двигатель мотоцикла Мазина более современной конструкции. Он имеет верхние клапаны со шпильными пружинами. Фазы распределения, по сравнению со стандарт-

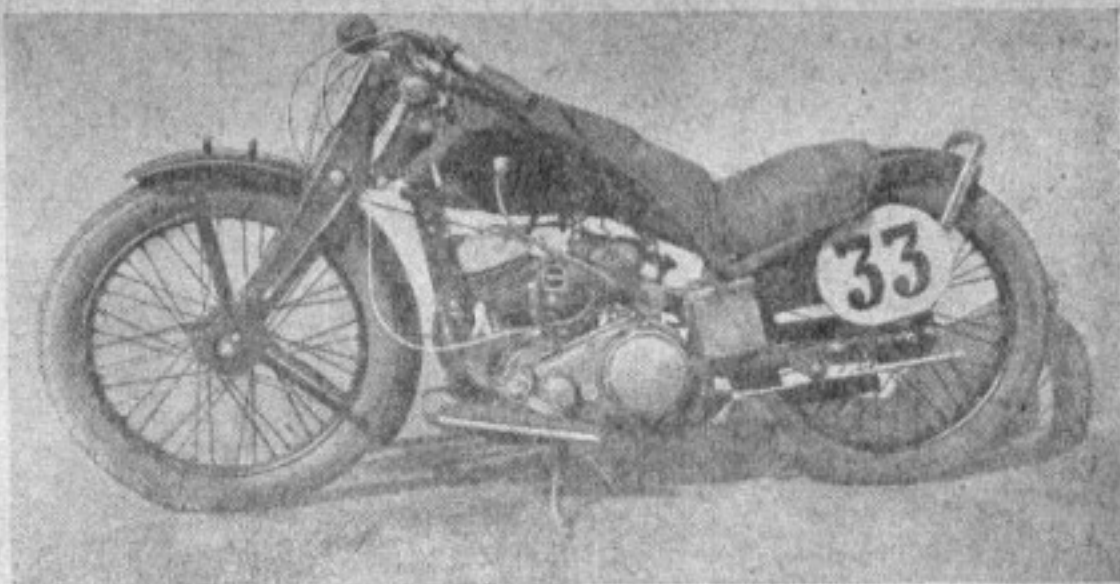


Рис. 2. Мотоцикл «гибрид» г. Кривошеева

ным ТИЗ, изменены. К сожалению машина не отрегулирована, и при больших оборотах двигатель работает с перебоями из-за отставания клапанов.

Машина инженера Зотова была представлена на соревнование почти совершенно неналаженной. Но даже при беглом осмотре целесообразность применения вертикально расположенных ребер охлаждения цилиндра и 4-клапанной головки типа «Ариэль» модели 1931 г. — сомнительна. Коробка передач этой машины имеет ножной привод переключения.

Из представленных на соревнованиях мотоциклов ПМЗ-А-750 наибольший интерес представляет машина гонщика Кривошеева конструкции экспериментального цеха Подольского механического завода. В этой машине стандартной конструкции форсированный двигатель ПМЗ установлен на раме ИЖ-8 (рис. 2), коробка передач — ПМЗ. Интересна попытка применения на этой машине двух карбюраторов. Теоретически это позволяет на V-образном 2-цилиндровом двигателе несколько улучшить его наполнение за счет инерции всасывающего потока, не меняющего своего направления от одного цилиндра к другому. Однако Кривошеев не справился с регулировкой обоих карбюраторов и на соревновании выступал с одним.

Основными целями, которые ставили перед собой конструкторы машины г. Кривошеева, было уменьшение площади лобового сопротивления за счет установки более низкой рамы и уменьшения веса машины. Разрешением этих задач удалось увеличить скорость машины — «гибрида». Однако устойчивость ее оказалась неудовлетворительной (повидимому из-за недостаточной жесткости рамы). Устаревшая посадка типа Хенне, неправильно культивируемая подольскими гонщиками, также мало способствует устойчивости машины на больших скоростях. Английская посадка с перенесением тяжести седла на заднее колесо значительно рациональнее. Эта посадка блестяще зарекомендовала себя в мировой практике и была применена на соревнованиях всеми наиболее передовыми гонщиками страны — С. Вучиным, Грингаутом, Красовским и др.

Очень интересная машина была представлена москвичом Б. Н. Александровым (рис. 3), сконструированная и сделанная им самим. Мотоцикл Александра имеет 2-цилиндровый двигатель с объемом цилиндров 1200 куб. см; клапаны верхние со спиральными пружинами; управление клапанами производится кулачковыми валиками, распложенными на головках цилиндра, через конические шестерни.

Весьма интересен способ производства этого двигателя: цилиндры, головки с приварными ребрами, картер, коробка распределительного механизма — почти все детали машины выточены на токарном станке, а затем сварены. Карбюратор типа «Амал». Смазка двигателя циркуляционная, с отдельным масляным баком и дополнительным ручным насосом. Рама мотоцикла двойная, закрытая, с передней вилкой параллелограммного типа, коробка передач 3-скоростная, размер шин 28 × 4,75.

Машина не налажена. Двигатель плохо уравновешен и подвержен значительным вибрациям, больших оборотов он не дает. Максимальная скорость, показанная машиной (130 км/час), невысока.

Двигатели оригинальной конструкции были представлены ленинградским и ижевским заводами.

Мотоцикл ИЖ-9 имеет двухтактный двигатель с трехканальной продувкой, двойной выхлоп с трубами типа мегафон. Несмотря на некоторую форсировку, скорость, показанная этими машинами (около 90 км/час), невелика. Недостаточная мощность двигателя объясняется неудовлетворительной продувкой. Ижевскому мотозаводу еще придется над ним поработать.

Вторая машина ИЖ-9, так называемого спортивного типа, имеет двигатель, аналогичный первой конструкции, но экипажная часть его, по сравнению со стандартными ИЖ, изменена. Рама закрытого типа укорочена. Высота рамы уменьшена в соответствии с ее изменением, бензобак переделан.

Однако для дорожных гонок спортивная машина менее пригодна чем обычный ИЖ. Способность ее держать дорогу ухудшилась, посадка неудобна. Возможно что применение этой рамы на треке целесообразно, но для дорог она подходит мало.

Московский гонщик А. М. Иваненко смонтировал на подобной раме двигатель ИЖ-8. Машина Иваненко отличается особой тщательностью сборки и регулировки. Двигатель снабжен двумя карбюраторами ЛКЗ-22. Степень сжатия значительно увеличена, и скорость (114,5 км/час), показанная им на все-

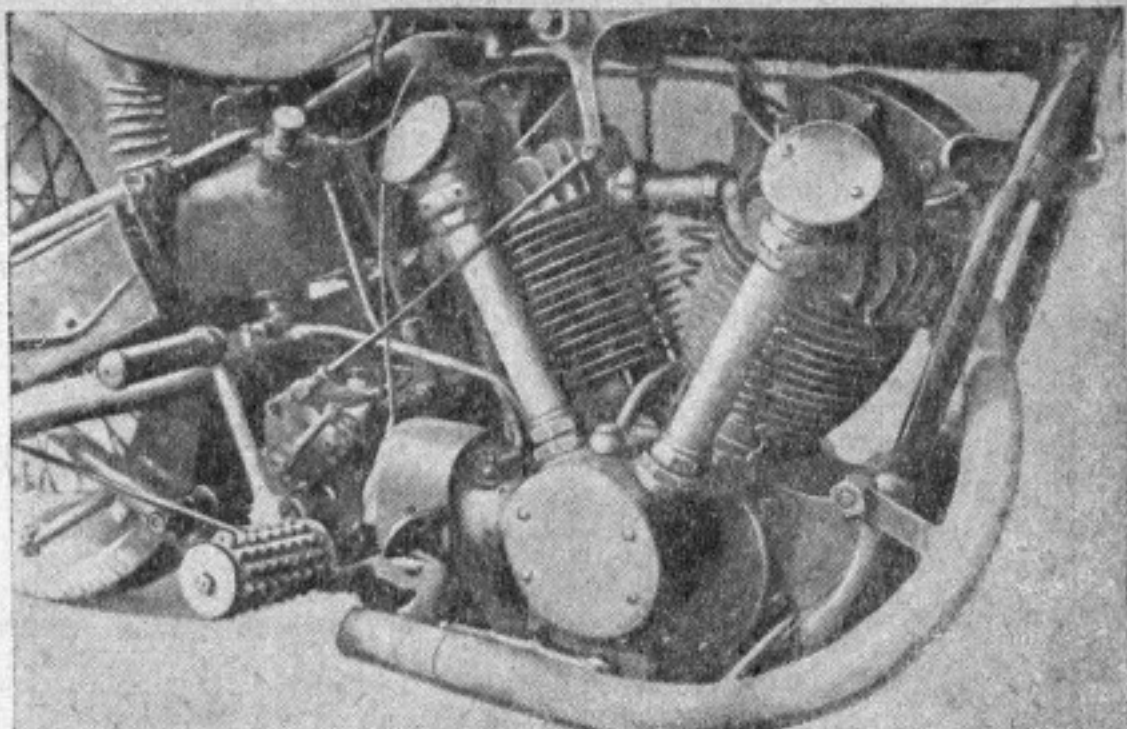


Рис. 3. Мотоцикл конструкции г. Александрова

союзных соревнованиях «Динамо», является рекордной для этого класса машин.

Завод «Красный Октябрь» представил два образца двухтактного двигателя. Первый из этих двигателей отличается двухструйной крестообразной продувкой. Результаты применения такой продувки пока невысоки. Второй тип двигателя с двойной продувкой и двойным выхлопом спереди более удачен. К сожалению, машина эта была с низкой степенью сжатия и своих максимальных возможностей показать не могла. Кроме двигателя у этой машины за счет облегчения правого маховика применен дополнительный левый. В отличие от стандартного «Красного Октября» цилиндр этой машины стоит не наклонно, а вертикально, что соответствует современным тенденциям в мотоцикlostроении.

Из группы машин ИЖ и Л-300 наибольший интерес представляет мотоцикл рекордсмена СССР С. Бучина, на которой установлен двигатель конструкции О. А. Кучеренко (Москва)¹.

* * *

Большинство мотоциклов, представленных на всесоюзных соревнованиях, были плохо налажены и отрегулированы.

Регулировка машин производилась гонщиками кустарно, так как станков для испытания двигателей ни у кого не было. Между тем, наладка двигателей без станка — это работа велепую.

Надо в 1939 году, хотя бы таким крупным организациям, как Центральный и Ленинградский авто-мотоклубы, организовать у себя лаборатории, где можно было бы проверить и наладить мотоциклетный двигатель, чтобы еще выше поднять скорости наших машин.

¹ Описание мотоцикла конструкции О. Кучеренко будет дано в одном из ближайших номеров.

МОТОГОНКИ В ЦИРКЕ

Подан знак — и по наклонному треку, напоминающему овальное блюдо, быстро мчится на голубом мотоцикле девушка-спортсменка. Отпустив руль, она то поднимает вверх руки, то становится одной ногой на седло и, пригнувшись, как бы летит.

Потом пускаются один за другим два мотоцикла, управляемые мужчинами. На ходу с изумительной легкостью вспрыгивают на машины девушки. Они становятся на плечи водителям, балансируют, опускаются на седла, переходят на переднюю часть машины.

Наиболее трудным и волнующим номером является одновременный заезд четырех мотоциклов с семью гонщиками. Развивая большую скорость (до 80 километров в час), машины летят по наклонному виражу под углом 45 градусов. А спортсмены легко и спокойно переходят с мотоцикла на мотоцикл, передают эстафету, спрыгивают, делают стойки. Их движения ритмичны и математически точны.

Заканчивается аттракцион заездом группы спортсменов на одном мотоцикле. На быстром ходу на машину один за другим прыгают шесть человек. Набирая скорость, она мчится по кругу в наклонном положении. Ее устойчивость сохраняется не только по закону центробежной силы, но и благодаря отваге и умению спортсменов.

★

Мотоциклисты, выступающие в московском государственном цирке, стали артистами-профессионалами совсем недавно. Они приступили к изучению фигурно-акробатической езды полтора года назад. Нелегко им давалась учеба. Но группа настойчиво совершенствовалась. Тренируясь изо дня в день, она добилась хорошего класса езды. Зритель тепло приветствует мастерство молодых советских артистов.

Сейчас гонщики репетируют новый, более сложный акробатический номер — ездю с завязанными глазами по виражу.

В целях большей популяризации мотоциклетного спорта, выходящего в СССР

на широкую дорогу, управление госцирками поручило руководителю группы Н. П. Маяцкому организовать и в периферийных цирках коллективы мотоциклистов-акробатов.

А. Серов.



Артисты — участники мотогонки в цирке: П. Маяцкий, К. Барышников, В. Гончарова, А. Добанский, Е. Аванесова, Б. Левандовский и А. Парматян

Фото В. Тюккеля

Три года назад шоферы Ростовского автобусного парка тт. И. Мальцев, М. Озеров и А. Сейфулин, получив новую машину № 19, приняли на себя социалистическое обязательство — перегрызть на своем автобусе установленные технические нормы межремонтного пробега.

Предложение шоферов подхватили другие бригады. В соревнование включились водители автобусов № 7, 10, 18 и др. Разгорелась упорная борьба за первенство.

Инициаторы соревнования зорко следили за техническим состоянием своей машины. Образцовый уход за машиной, умелое вождение ее привели бригаду тов. Мальцева к победе. Не заходя на капитальный и средний ремонт, автобус № 19 прошел 302 645 кило-

метров. Шоферы-отличники во много раз перекрыли технические нормы межремонтного пробега.

Нарком коммунального хозяйства РСФСР тов. К. Д. Памфилов за достигнутые успехи вынес благодарность стахановцам Ростовского автопарка. Инициатор стахановского движения бригадир-водитель автобуса № 19 тов. Мальцев премирован наркомом 5 тысячами руб. и путевкой на курорт. Премированы также водители тт. А. Сейфулин, М. Озеров, кондуктор автобуса Д. Карпачева, бригадир-водитель автобуса № 18 тов. Г. Зельин и бригадир ремонтной бригады тов. П. Сироткин.

Кроме того, для премирования стахановцев и инженерно-технических работников автопарка наркомат выделил 5 тысяч рублей.

В колхозах Харьковщины

С каждым годом богатеют и крепнут наши колхозы. Неуклонно растущие доходы дают им возможность приобретать автомобили, намного облегчающие труд колхозников.

Колхозы Харьковской области в этом году купили свыше 700 автомашин. Колхозы Петровского района в прошлом году имели 41 автомашину, теперь 84; колхо-

зы Лозовского района за это же время приобрели 32 автомашин. Десятки колхозов приобрели по третьей и четвертой машине. Шестью автомашинами располагает колхоз «Вперед» (Хотинский район).

На 1 ноября в колхозах области насчитывалось свыше двух тысяч грузовых автомобилей.

Реконструкция Ярославского шоссе

Реконструкция Ярославского шоссе продолжается. Эта магистраль приобретет исключительное значение летом 1939 года, когда откроется Всесоюзная сельскохозяйственная выставка. По Ярославскому шоссе, кроме огромного количества автомашин, автобусов, трамваев, будут курсировать и троллейбусы.

Широкий Крестовский путепровод соединяет Первую Мещанскую улицу с

Ярославским шоссе. В начале ширина Ярославского шоссе составляет 15 м, а дальше еще уже — от 7 до 8 м. После реконструкции участок от путепровода до Ярославского рынка будет расширен до 41 м, а дальше шоссе будет иметь ширину до 24 м.

Сейчас идут земляные работы и мощение булыжником правой стороны шоссе. Весной булыжник будет покрыт асфальтом.

Стр.

Международное положение СССР На доклада тов. В. М. МО- ЛОТОВА на торжественном заседании Московского Со- вета 6 ноября 1938 г.	1
Правительственное сообщение . .	6
Оболезнование Совпаркома Со- юза ССР и ЦК ВКП (больше- виков)	6
Валерий Павлович Чкалов	6
Герой Советского Союза, командир [В. И. ЧКАЛОВ].— Спортивное судейство	8
Любимый друг и руководитель . .	9
Герой Советского Союза, полков- ник А. В. ЛЯНИЦЕВСКИЙ— Повысить политическую бдительность в Оссовиахиме! . .	10
С. ВУЧИН — Заслуженный мастер спорта Павел Канатоно- вич Савостьянов	12
Майор М. СРЕДНЕВ — Перевозка военных грузов на автомо- билях	14
Мастер-водитель И. МЕТЕЛКИН— За рулем бензинового	18
В. ГАРТЕНБЕРГ, И. ГЛЕЗЕР — На автомобиле по круговому маршруту	20
Через броды и болота. Мотопер- венство клуба „Старт“	22
Воен. инж. 2-го ранга Л. РУДАКОВ— Газогенераторный автомо- биль ЗИС-21	23
С. КОРЗИНИН — Конструкции спортивных мотоциклов	28
А. СЕРОВ. Мотогонки в диком . .	31
Шоферы-отличники	32
В колхозах Харьковщины	32
Реконструкция Ярославского шоссе	32
В номере 31 иллюстрация	

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС
Оссовиахимы СССР
Адрес редакции: Москва, 6
1-й Самотечный пер., 17.
Уполн. Главлита В—43627
Техред. В. Сопальков.
Зак. т. 4271 Тираж 83 500
Бум. 72 × 108 см/16 1 бум. лист
Коллч. зн. в 1 бум. листе 202 700
Журнал сдан в набор 1/XII 1938 г.
Подпис. к печати 27/XII 1938 г.
Поступ. к печати 1/XII 1938 г.
Тип. изд-ва „Крестьянская газета“,
Москва, Сушовская, 21.

Цена 30 коп.

333---

36

13

у