

За рулем

XXIII

ДА ЗДРАВСТВУЕТ  
ВСЕСОЮЗНАЯ  
КОММУНИСТИЧЕСКАЯ  
ПАРТИЯ  
БОЛЬШЕВИКОВ -  
ПЕРЕДОВОЙ ОТРЯД  
ТРУДЯЩИХСЯ  
СССР



19-20

ОКТАБРЬ - 1940

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМА СССР



ОКТАБРЬ 19-20

ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ОСОАВИАХИМА СССР

### СОДЕРЖАНИЕ

Вперед, к коммунизму! _____	2
МИХ. ИСАКОВСКИЙ—Песня о Советском Союзе _____	3
И. ИЛЬИНЫХ, Герой Советского Союза—В снегах Финляндии _____	5
А. УСКОВ—Боевые походы _____	6
Н. СИГИДА—Шофер-боец _____	7
Н. ЮЛЬЕВ—Советский автомобиль _____	8
А. ГРАНАТ—Молодые автомобилисты _____	10
В. ЗАХАРОВ, инж.—Скоростные соревнования _____	11
Н. ЗИНГЕР—Стахановская бригада _____	12
А. ЕЛИН—Новаторы _____	14
Пробег на экономии бензина _____	15
Н. ФОКИН, инж.—Газогенераторный М-1 _____	16
В. ГРАЧЕВ, инж.—Автомобиль высокой проходимости _____	17
К. СОБОЛЕВ, майор—Войсковой и армейский тыл _____	18
И. КРУЗЕ—Сервис _____	20
10 лет МАДИ _____	20
Ф. БОРИСОВ—Из прошлого моторизации армии _____	21
ИЗ ПИСЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ _____	22
ЗА РУБЕЖОМ _____	23
А. ВАГИН—Флоридия _____	24
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ _____	3-я стр. обложки

Обложка работы худ. С. Сахарова



ДА ЗДРАВСТВУЕТ  
**XXIII**  
ГОДОВЩИНА  
ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ  
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ  
В СССР!

40  
100-203



# ВПЕРЕД, К КОММУНИЗМУ!

ДВАДЦАТЬ три года назад над необъятными просторами нашей родины взвилось красное знамя Великой Октябрьской социалистической революции. Рабочие и солдаты под руководством испытанной в революционных боях партии большевиков свергли буржуазное правительство и объявили о переходе всей власти в руки Советов. В день взятия власти Ленин на заседании Петроградского совета сказал: «Отныне наступает новая полоса в истории России, и данная третья русская революция должна в своем конечном итоге привести к победе социализма».

Советский народ начал прокладывать путь к социализму в неимоверно трудных условиях. Тяжелое наследство досталось ему от буржуазии. В результате преступной империалистической войны страна была доведена до крайнего разорения. Из всех щелей выползали враги. Мировой империализм, опираясь на силы внутренней контрреволюции, организовывал поход за походом против советской власти.

Понадобились огромные усилия рабочего класса и крестьянства, чтобы расправиться с наседавшими полчищами врагов. Ценой неимоверных лишений страна залечивала раны, нанесенные империалистической, а затем гражданской войной. В смертельной схватке с дряхлеющим капитализмом победила молодость, победила юная советская страна.

От прежней угнетенной, забытой России не осталось и следа. Еще в 1929 г. товарищ Сталин писал: «Мы идем на всех парах по пути индустриализации — к социализму, оставляя позади нашу вековую «расейскую» отсталость. Мы становимся страной металлической, страной автомобилизации, страной тракторизации. И когда посадим СССР на автомобиль, а мужика на трактор, — луть попробуют догонять нас почтенные капиталисты, кичащиеся своей «цивилизацией». Мы еще посмотрим, какие из стран можно будет тогда «определить» в отсталые и какие в передовые».

С тех пор прошло одиннадцать лет. За это время страна Советов превратилась в непрестанную крепость социализма. Завершение технической реконструкции всего народного хозяйства является величайшей победой советского народа. Теперь мы имеем промышленность самую крупную в Европе. Социалистическое сельское хозяйство по техническому уровню и мощности — самое передовое в мире.

За девять месяцев прошлого года наши фабрики и заводы выпустили продукции больше, чем царская Россия за десять предвоенных лет.

Советская промышленность дала стране больше одного миллиона автомобилей, шестьсот с лишним тысяч тракторов, больше 150 тысяч комбайнов. Ни одна капиталистическая страна не имеет столько тракторов и комбайнов.

Сельское хозяйство дало в 1938 г. около 2 миллиардов 300 миллионов пудов товарного зерна, т. е. на 1 миллиард пудов больше, чем в 1913 г.

Одной из решающих сил, обеспечивших эти победы, была «прежде всего, активность и самоотверженность, энтузиазм и инициатива миллионов масс рабочих и колхозников, развивших вместе с инженерно-техническими силами колоссальную энергию по разворачиванию социалистического соревнования и ударничества» (Сталин). Замечательным выражением самоотверженности масс в борьбе за социализм является стахановское движение и его новые формы — многостаночное обслуживание и совмещение профессий. Недавно на весь Союз прославился шахтер Алексей Семиволос (Криворожский бассей́н). Он является инициатором газобойного скоростного метода добычи руды. Применяя этот метод, Семиволос и его последователи выполняют по 10—12 норм. Растут ряды стахановцев и в других отраслях народного хозяйства.

Соревнование колхозных бригадиров за стопудовые урожаи зерновых превратилось в массовое движение колхозного крестьянства. В этой борьбе колхозники применяют у себя лучший опыт работы, который собран на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке, ставшей всенародным колхозным университетом.

Привольно и радостно живут трудящиеся Советского Союза под солнцем Сталинской Конституции. Социалистическая революция обеспечила им право на труд, на отдых, широко открыла двери школ, университетов, театров, создала условия для развития народных талантов.

Крестьянство навсегда избавилось от лютых кабалы помещиков и кулаков. Встав на колхозный путь, оно получило широкую возможность строить зажиточную и культурную жизнь. Дети колхозников становятся летчиками, врачами, агрономами. Лучшие люди колхозной деревни хорошо известны всей стране.



Танкисты — отличники боевой и политической подготовки (Киевский особый военный округ): красноармеец А. Засухин (слева) и младший командир В. Лысков

Фото Н. Пидильковского

# Песня О СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

Мих. ИСАКОВСКИЙ

Трудящиеся капиталистических стран с завистью смотрят на успехи народов Советского Союза. На нью-йоркской всемирной выставке 1939 г. один американец, осматривая советский павильон, воскликнул: «На нашей американской выставке все-таки показан «мир завтра» и показан он здесь у вас, в советском павильоне. Ваше «завтра» для нас счастливое «завтра».

Успехи страны Советов еще ярче вырисовываются на фоне бушующего пожара второй империалистической войны. На полях сражений и в городах от тысячи самолетов, сеющих смерть, гибнут десятки и сотни тысяч человеческих жизней. Народы капиталистических стран терпят неимоверные лишения. В одном лишь Париже зарегистрировано 600 тысяч безработных. Наступает зима, а трудящиеся Франции не имеют ни продовольствия, ни одежды, ни дров. Жители городов воюющих стран не знают спокойных дней. Они ютятся в грязных и сырых бомбоубежищах, ночуют в метро. Громадное число жителей в результате бомбардировок осталось без крова.

Только страна Советов благодаря сталинской внешней политике находится в стороне от свирепой бойни. Наш народ занимается мирным, созидательным трудом. Неудивительно поэтому, что трудящиеся соседних стран тянутся к Советскому Союзу.

Не забывая дней, когда героическая Красная Армия освобождала от панского гнета трудящихся Западной Украины и Западной Белоруссии. Замученные польской шляхтой рабочие и крестьяне, не боясь офицеров и жандармов, бежали к заставам, чтобы скорее обнять дорогих освободителей — бойцов Красной Армии. Так же горячо выражали свою радость при встрече с Красной Армией трудящиеся Бессарабии и Северной Буковины. Ликованием и цветами встречали красноармейцев в Литве, Латвии и Эстонии.

Народы новых советских республик живут теперь спокойно. Трудящиеся Западной Украины и Западной Белоруссии не страдают от безработицы. Советская власть восстановила много заводов, которые годами бездействовали. Строятся новые предприятия. Крестьяне Западной Украины и Западной Белоруссии получили свыше полутора миллионов гектаров помещичьей земли, десятки тысяч голов крупного рогатого скота и лошадей. Уже создано около 300 машиноtractorных станций, которые облегчат труд крестьян, помогут им быстрее добиться зажиточной и культурной жизни. По-новому также перестраивается жизнь в Бессарабии, Северной Буковине и в советской Прибалтике.

Влившиеся в единую советскую семью новые

*Поезжай за моря-океаны,  
Надо всею землей пролети:  
Есть на свете различные страны,  
Но такой, как у нас, не найми.*

*Глубоки наши светлые воды,  
Широка и плодотворна земля,  
И зреют не смолкая заводы,  
И шумят расцветая поля.*

*Каждый день — как подарок  
незданный,  
Каждый день — и хорош, и  
пригож...*

*Поезжай за моря-океаны,  
Но богаче страны не найдешь.*

*Чутким сердцем и мудрой  
рукою  
Нам великая дружба дана.  
И живут неразрывной семьей  
Все народы и все племена.*

*Все у нас, словно братья,  
желанны,  
Всем просторно расти и  
цвети...*

*Поезжай за моря-океаны,  
Но дружнее страны не найти.*

*Знамя наших побед боевое  
Люди славят на всех языках.  
Солнце нашей страны золотое  
Светит, греет во всех уголках.*

*Наши звезды сквозь ночь и  
туманы  
На земле отоскоу видны...  
Поезжай за моря-океаны,  
Но светлее не сыщешь страны.*

*Пусть же враг у границы не  
бродит, —  
Он по нашей земле не пройдет —  
Ни оттуда, где солнце заходит,  
Ни оттуда, где солнце встает.*

*Для защиты ее, для охраны  
Соберется несметная рать...  
Поезжай за моря-океаны,  
Но сильнее страны не сыскать.*



миллионы людей теперь не отдадут своей свободы никому. Хорошо выразила мечты народов Бессарабии учительница Кречуньску. Она сказала: «Мы стали гражданами Советского Союза и крепко будем охранять родную страну. Не пить вражеским коням воды из наших рек, не лакомиться чужестранцам плодами наших цветущих садов и виноградинок».

Напряженная международная обстановка требует от нас повышения мобилизационной готовности, усиления хозяйственной и оборонной мощи советского государства. Работать честно, неустанно повышать производительность труда — долг каждого советского гражданина.

«Старое общество», говорил Ленин, — было основано на таком принципе, что либо ты грабишь другого, либо другой грабит тебя, либо ты работаешь на другого, либо он на тебя, либо ты рабовладелец, либо ты раб». Наше социалистическое общество освободилось от этих вольчих законов капитализма. Миллионы советских людей прошли прекрасную школу коммунистического воспитания. Для них труд стал делом чести, делом славы, делом доблести и героизма. Но еще не все пережитки капитализма преодолены в сознании людей. На протяжении всего периода постепенного перехода

от социализма к коммунизму задача коммунистического воспитания советских граждан будет стоять на первом плане.

Партия дала советскому народу могучее идейное оружие большевизма — замечательную книгу, созданную при участии товарища Сталина, Краткий курс истории ВКП(б). Эта книга значительно повысила активность трудящихся. Люди, успешно овладевающие марксизмом-ленинизмом, стали хорошо работать на производстве, лучше руководить предприятиями.

Большую роль в укреплении трудовой дисциплины сыграли указы Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля. Проводится беспощадная борьба с дезорганизаторами производства, прогульщиками, летунами и бракоделами. Передовые рабочие, одобряя эти указы, проявляют новые образцы трудового героизма, борются за высокую производительность труда, за лучшее качество продукции.

Трудящиеся Советского Союза с одобрением встретили также Указ Президиума Верховного Совета СССР «О государственных трудовых резервах СССР». Это мероприятие даст возможность обеспечить растущую социалистическую промышленность постоянным притоком квалифицированной рабочей силы.

193 миллиона советских граждан в великом содружестве 16 союзных республик спокойно и уверенно строят коммунистическое общество. Они знают, что границы нашей страны прочно закрыты на замок, их охраняет могучая Красная Армия, покрывшая себя неуязвимой славой в боях с многочисленными врагами Советского Союза.

«У нас армию любят, ее уважают, о ней заботятся. Почему? Потому, что впервые в мире рабочие и крестьяне создали свою собственную армию, которая служит не господам, а бывшим рабам, ныне освобожденным рабочим и крестьянам.

Вот где источник силы нашей Красной Армии.

А что значит любовь народа к своей армии? Это

значит, что такая армия будет иметь крепчайший тыл, что такая армия является непобедимой» (Сталин).

Ярким проявлением советского патриотизма трудящихся нашей страны является деятельность Осоавиахимы — массового добровольного оборонного общества. Оно воспитывает в своих рядах боевые резервы Красной Армии, готовые по первому зову партии и правительству встать на защиту страны социализма. Миллионы трудящихся приобретают в Осоавиахиме военные специальности летчиков, танкистов, стрелков, шоферов. Тысячи допризывников идут в армию, имея по несколько оборонных значков.

Сейчас перед Осоавиахимом поставлена задача — значительно повысить качество подготовки будущих бойцов. Осоавиахимовцы, изучающие оборонные специальности, должны усвоить необходимый минимум знаний по стрельбе, огневой, тактической и физической подготовке. Учеба проводится не в автокружках, а в группах, командах, отрядах.

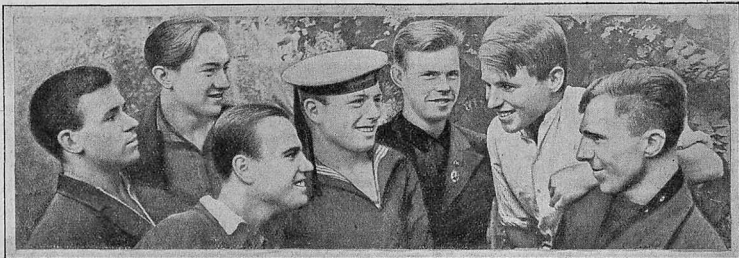
На местах уже приступили к перестройке системы военного обучения. Осоавиахимовцы Калининского вагоностроительного завода, организовав у себя работу по-новому, обратились ко всем осоавиахимовским организациям Советского Союза с призывом по-боевому перестроить свою работу. Призыв калининцев нужно широко подхватить. Многомиллионный Осоавиахим должен с честью выполнить возложенные на него задачи.

Вступая в 24-й год своей славной жизни, страна Советов, подобно гигантскому кораблю, продолжает победоносно двигаться к сверкающему маяку коммунизма. Советский народ уверенно смотрит вперед, потому что на капитанском мостике стоит великий человек, который не страшится ни бурь, ни подводных камней; в руках у него верный компас, показывающий прямой путь к полной победе коммунизма.

Да здравствует великий Сталин!

*Коллектив московского автозавода им. Сталина подготовил отличное пополнение для Красной Армии и Военно-Морского Флота. Среди молодежи много стахановцев, имеющих по 4—5 оборонных значков. На снимке: призывники — рабочие автозавода беседуют с бывшим слесарем завода краснофлотцем эсминца тов. Тимошиным, приехавшим в гости к своим товарищам*

Фото Э. Брайлового





РАССКАЗ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ШОФЕРА-САНИТАРА  
ИВАНА МИХАЙЛОВИЧА ИЛЬНЫХ

**ЖИЗНЬ** моя сложилась так же, как и жизнь многих молодых патриотов нашей родины.

Работая трактористом в Чернушанской МТС, а потом шофером в колхозе, я все время мечтал о службе в рядах Красной Армии, о выполнении воинского долга. Радостным событием было для меня решение призывной комиссии осенью 1936 года о зачислении меня в медико-санитарный отряд одной из частей Краснознаменной Дальневосточной армии.

Скоро наступило и первое боевое крещение. Мне пришлось на деле показать свое умение оказывать первую помощь раненым бойцам, выносить их с поля битвы под огнем вражеских орудий. Я получил настоящую боевую закалку.

Почетной грамотой наградили меня командование за мою работу в дни хакасских боев.

...Декабрь 1939 года. Я снова в Красной Армии, на Карельском переделье.

Суровая морозная зима. Непрерывные бои с жестоким и коварным врагом. Фронтовая обстановка требовала от шофера-санитара выносливости, смелости и быстрой ориентировки.

Сознание, что я сын трудового народа, воин доблестной Красной Армии, воодушевляло меня.

Однажды в одной из опустевших деревень мне пришлось выучать из беды раненого командира. Враг из автомата яростно обстреливал его машину с чердака полуразрушенного дома. Несмотря на обстрел, я подехал к машине и спас раненого командира. И так по раз приходилось действовать в опасной и сложной обстановке. Особенно мне памятна ночь на 19 декабря.

Командование получило тревожное сообщение: в железобетонном укреп-



И. М. Ильиных

Фото Э. Брайловского

лении остались тяжело раненные лейтенант и два красноармейца. Укрепление под непрерывным огнем белогриффов. Прочитав сообщение, командир автозвода приказал:

— Товарищ Ильиных, с помощью двух носильщиков быстро доставьте раненых на пункт!

— Есть, доставить раненых! Но искать носильщиков, товарищ командир взвода, некогда, разрешите одному.

— Действуйте!

Получив приказ, я тут же выехал к указанному месту. У большого противотанкового рва пришлось остановиться. Противник уже взорвал мост. Что делать? До укрепления оставалось еще более ста метров. Меня освещали частые вспышки вра-

жеских ракет. Терять нельзя ни одной минуты. Я быстро принял решение: замаскировать свою машину в кустах и ползком добраться до укрепления.

Над головой беспрерывно свистели пули. В стороне, за лесом, в морозном воздухе послышалось громкое «ура». Одна из наших частей пошла в штыковую атаку.

С большим трудом добрался я до укрепления. Крепко держались здесь наши герои. Вокруг них валялись сотни использованных гильз. Я взял раненого командира и осторожно полз с ним по слежавшемуся, обжигающему руки снегу. Когда добрался до машины, то увидел, что левый борт ее разворотило осколком снаряда. Направился за остальными. Вся эта операция заняла у меня около часа. Сел за руль и быстро направил машину в обратный путь. Но снова трудности. Каждые сто метров машина останавливалась из-за замерзания питающего трубопровода карбюратора. Приходилось отогревать его собственным дыханием.

На обратном пути «дятел» — так мы называли белогриффов снайперов, сидящих на деревьях, — еще успел из своего автомата попортить мне колот машины. До пункта я добрался благополучно. Здесь только раненый лейтенант молча пожал мне руку. От радости я воскликнул:

— Ничего, товарищ командир, мы еще поживем и повоюем!

Приведа машину в порядок, через тридцать минут я снова уехал на передовые линии.

Боевых эпизодов было много. Все мы, шоферы, работали напряженно, не считаясь с опасностями. Советское правительство высоко оценило мою работу. Но в сущности говоря, я выполнил лишь свой долг, свое священную обязанность по защите нашего социалистического отечества.



Рисунки худ. Н. Кузьмина

## А. УСКОВ

ОТПРАВИВ машины в последний рейс по городу, директор автобазы Марк Михайлович Ихтейман зашел в красивый уютный дом. Здесь комсомолец Неседыченко проводил с шоферами чуткую газет о первой годовщине освобождения народов Западной Украины и Западной Белорусии от нацистского ига.

— Товарищ взводный командир, мы вас поднимаем, — заметил Неседыченко. — Сегодня вы обещали рассказать нам о походах. Просим!

— Что же, это можно, — согласился Марк Михайлович и спокойно начал свой рассказ.

— Была ночь. Темная осенняя ночь. Стоим на опушке густого леса. Вперед, за рекой, на чужой земле во плче сверкает тусклые огни...

— Пошли доносилось.

— Приготовиться!

Загудели моторы. То там, то тут защелкали затворы пулеметов, винтовок.

— Вперед! — раздавалась команда. Вслед за танками с потухшими фарами двинулись автомашины.

Обруч остался позади. Польские пограничные части в замешательстве отрывали огонь из пулеметов и

тут же умолкали, в беспорядке отступая или сдаваясь в плен.

На рассвете над нашей автоколонной показались два вражеских самолета. Но повозать им так и не удалось. Мгновенно развернувшись и пригнотившись в бок, колонна открыла из винтовых пулеметов огонь по неприятельским самолетам, заставив их приземлиться. В самолетах оказались польские офицеры, которые тут же были обезоружены и отправлены в тыл.

... — Задача саперов в момент наступления, — продолжал Марк Михайлович, — идти одновременно с бронечастями, исправлять мосты и дороги, разрушенные отступающим неприятелем. Наш саперный батальон четко и безукоризненно выполнял эту ответственную задачу. Шоферы-бойцы, умело управляя автомашинами, когда нужно было, брались за топоры, пилы, лопаты и исправляли мосты, дороги, а когда требовала обстановка — брались за пулеметы, винтовки и пистолеты. Тут только все мы почувствовали, как важно шоферу-резервисту быть вооруженным стрелком, пулеметчиком и гравагометчиком.

Как сейчас, помню такой эпизод. Подходим к с. Белозерка. Неожиданно затрещали пулеметы, раздался

орудийные выстрелы. Автоколонна приняла бой. Завязалась перестрелка. Беззащитный враг взорвал мосты через реку.

Мой взвод получил задание восстановить один из взорванных мостов. Немедленно приступили к выполнению задания. Несколько часов самоотверженного труда под градом пуль, под проливным дождем. Задание выполнено. Мост восстановлен.

Около села Каменки у нас вышла из строя машина. Нужно было заменить диски сцепления и заднюю рессору. Ремонт сложный. Но среди шоферов оказались слесари, которые быстро исправили машину. За все время похода в моем взводе это был единственный случай, но и он говорит о том, что шофер в боевой обстановке должен быть и искусным ремонтником.

Обстановка походов была тяжелой, напряженная. Дожди, непролазная грязь, размытые дороги. Все это требовало от водителя физической закалки, выносливости, смеялости, находчивости и умения вести машину в любых условиях.

Мужественно переноса все трудности фронтового обстановки, мы горели желанием четко и в срок выполнить любое задание командования.

С боем занимая города и села, преодолевая сопротивление врага, на каждом шагу мы встречали братский прием и горячую поддержку со стороны населения. Вот одна из памятных встреч.

Автоколонна приближалась к Гнездово. Моя машина первой влетела в деревню. У покосившейся хаты стоял высокий седой старик, вооруженный чумазыми оборонными малыми. Остановились. Выходим из кабин. Подсоровались. Начинаем разговор. Несколько минут старик недоверчиво слушал нас. Вдруг он неожиданно бросился мне на шею и, смеясь сквозь слезы, заговорил:

— Так это вы и есть красивые воины, наши освободители, мы долго ждали вас!..

Затем старик-украинец громко, во весь голос закричал:

— Селяне добрые, это наши приплыли, наши!

Сбежались жители всей деревушки. Женщины-матери со слезами на глазах обнимали бойцов, целовали, как родных сыновей. Цветами засыпали нас, распрашивали о Советском Союзе, о творце новой социалистической жизни — о товарище Сталине. Так рождалась дружба.



Над автоколонной показались вражеские самолеты



# Шофер-Боиц

Н. СИГИДА

Радостно встречали нас всюду. Крестьяне помогали вылавливать притаившихся врагов, обнаруживать припрятанное оружие. В том же Гнедово, как только мы расположились, пришел крестьянин и, указывая в сторону панского имения, сказал:

— Враг ходит по нашей земле.

Вскоре был пойман спрятавшийся в огороде помещик. Выяснилось, что накануне нашего прихода пан у всех на глазах убил из нагана сына того самого старика, который первый встретил нас, — убил за то, что беляк пас корову на пастбище помещика.

Рассказчик умолял, едва сдерживая свое волнение.

После минуты напряженного молчания Марк Михайлович достал из кармана письмо и, собравшись с силами, заговорил:

— Но кровь, пролитая нашими братьями, не прошла даром. Вот послушайте, что пишут из Гнедова. «Под тому назад, когда вы на машинах с красными флажками первыми прибыли в нашу деревню, она была горем и слезами переполнена. Вы привели нам счастье от родного Сталина.

Прошел год. Большая перемена произошла у нас. Теперь не узнают наше селенье. Как в сказке, изменилась жизнь. Власть теперь в наших руках, земля стала народным достоянием. Дети и взрослые учатся в только что открывшейся школе. Все сельцо охвачено важной думкой — создать колхоз. Уверены, что в 23-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции наше желание собудется.

И еще сообщаем вам, что делу Михасю, у которого перед вашим приходом пан убил старшего сына, совет дал новую хату. Повесил старик, Второй его сын Василий учится по вашему совету на шофера, другие наши парубки и девчата тоже учатся, хотят быть трактористами, шоферами, техниками, инженерами.

— Пожелаем успеха нашим новым друзьям, — сказал один из присутствующих, когда т. Ихтейман прочитал письмо.

Много еще ярких и интересных эпизодов рассказал Марк Михайлович.

После него выступали другие шоферы-бойцы. До позднего вечера затянулась дружеская беседа. Воспоминания участников боевых походов были поучительным уроком для водителей машин.

НИКОЛАЙ Филимонов — простой и скромный человек. В коллективе автобазы угольного треста «Чистяковантрацит» он самый лучший, дисциплинированный шофер. Эти качества воспитала в нем Красная Армия.



Николай Филимонов

Вместе с другими сынами социалистической родины Николаю Филимонову выпала честь защищать от белофиннов колыбель революции — город Ленина. В горячих схватках с врагом шофер-бойц Николай Филимонов показал себя беззаветно преданным сыном страны социализма, смелым воином.

9 января 1940 г. автомобильная колонна, в которой находился младший командир Николай Филимонов, выехала в очередной рейс. Задание командования — доставить горячее на один из аэродромов.

Ступающая сумерки. Неистово выла бура, крепчал 50-градусный мороз. Колонна приближалась к густому лесу. Водители насторожились: известно было направление врага в таких местах — вперед из-за угла, замаскированные мины.

Сквозь пургу бойцы заметили группу людей, притаившихся за деревьями. Машины остановились.

— Наверное, финны? — тихо про-

изнес Филимонов. — Придется по-даться с белофиннами! — добавил он, обращаясь к сидящему рядом в кабине красноармейцу т. Вирко.

Прозвучали четкие слова команды. Бойцы бегом выскочили в несколько сот человек выбежав из леса. Раздалась выстрелы из винтовок, затрещал пулемет. Николай Филимонов первыми же выстрелами уложил троих белофиннов. Завязалась горячая схватка. Враг несадел.

Вдруг пулемет на передний мачинок замолчал. Почти одновременно Николай услышал голос командира автоколонны т. Куксина. Под градом жужжащих пуль Филимонов перебежал к пулемету. Пулеметчик-снайпер Мозговой убит.

Приняв в пулемету, Николай начал посылать одну за другой короткие очереди по наступающим белофиннам.

Вражеская пуля задела щеку и плечо. Горячая кровь потекла за ворот гимнастерки. Но Филимонов не обращал на это внимания. Он знал, что от него, пулеметчика, во многом зависит судьба всех бойцов автоколонны. Прерывать хоть на минуту огонь нельзя: окружат, переубьют, воспользуются советскими машинами, боеприпасами.

— Нет, этого не может быть! — вслух произнес он. В этот момент вторая пуля пробилась ему правое плечо. Он опустил рукоятку пулемета, который тут же перешел в руки командира Куксина. Дважды раненый Николай не покидал поля боя. Собирая последние силы, он левой рукой бросал гранаты в приближающихся врагов.

...Два часа продолжался бой. Стойко и героически дрались бойцы. Подоспевшие советские танкисты помогли окончательно расправиться с белофиннами, наголову уничтожив их.

Автоколонна с честью выполнила поручение командования.

...Вернувшись домой и окрепнув после ранения, шофер-бойц Николай Филимонов с удивительной энергией приступил к работе на грузовой машине. Непугую головную стухавского движения он возмечтал значительным перевалом производственного командования. Недавно он получил от командования своей части письмо, в котором сообщалось, что он представлен к награде.

Таких, как Николай Филимонов, в Советском Союзе миллионы.



Под проливным дождем, по размытым дорогам...

# Советский АВТОМОБИЛЬ

Н. ЮЛЬЕВ

В ЦАРСКОЙ России с ее отсталой производственной культурой автомобилестроение находилось в самом жалком состоянии. Выпуск автомобилей даже путем сборки из авиационных деталей опаздала не под силу и Русско-балтийскому заводу, и Бромлею, и Лесснеру, и Пузыреву.

— Затем нам грузовые автомобили, когда у нас есть железные дороги и лошади, — рассуждали реакционные правители.

— Автомобиль вовсе не обязательный предмет для армии, — говорили руководители военного министерства.

Но грянула империалистическая война 1914—1918 гг. И тогда выяснилось, что для победы нужны не только винтовки и пулеметы, но и танки, и самолеты, и автомобили. А между тем, в начале войны автомобильный парк России состоял всего из 4 500 нетрехосных машин, из которых 3 800 были реквизированы у частных владельцев.

Начались спешные закупки импортных автомобилей. Русские промышленники получили первые государственные кредиты. В 1916 г. один из крупных представителей русской буржуазии С. Рябушинский приступил к созданию завода АМО.

На окраине Москвы, в Симоново, начали расти коробки заводских цехов. Но и Рябушинский пошел по испытанному русской буржуазией пути, заключив кабальный договор с итальянской фирмой «Фиат». По этому договору фирма должна была получать за оказываемую техническую помощь по тысяче золотых франков с каждой машины.

Россия в этот период переживала хозяйственную разруху, вызванную



Фото Э. Вральковского

Рабочие АМО ответили на призыв Ильича ударной работой. Из двух-трех изуродованных машин они собрали одну годную. Сотни поломанных автомобилей различных марок были восстановлены здесь в то время, когда на молодую советскую республику со всех сторон наседали враги.

В феврале 1921 г. В. И. Ленин принял делегацию амовцев.

— Я уверен, что через три года, самое большое через 5 лет, вы будете выпускать новые советские автомобили, — заявил он.

И действительно, не прошло четырех лет, как завод приступил к производству новых советских автомобилей. 1 ноября 1924 г. была собрана первая машина АМО-Ф-15, а 7 ноября, в славный день советской годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, амовцы продемонстрировали на Красной площади десять первенцев советского автостроения.

\*\*\*

«Мы отстали от передовых стран на 50—100 лет. Мы должны преодолеть это расстояние в десять лет. Либо мы сделаем это, либо нас сожмут», — говорил товарищ Сталин в своей речи «О задачах хозяйственников» в 1931 г.

Страна Советов, руководимая великой партией Ленина — Сталина, добившись решающих успехов в восстановлении народного хозяйства, приступила к гигантской работе по социалистической индустриализации.

Эти годы — годы первой сталинской пятилетки — были наполнены величайшим историческим содержанием. Нужно было переоборудовать существовавшие заводы на основе новой техники, нужно было создать заново целые отрасли тяжелой индустрии, создать мощную автомобильную, тракторную, авиационную, химическую промышленность, крайне необходимые нам в обстановке капиталистического окружения. «И мы не только создали эти новые громадные отрасли промышленности, но мы их создали в таком масштабе и в таких размерах, перед которыми бледнеют масштабы и размеры европейской индустрии» (И. Сталин).

В этот период грандиозного капитального строительства был коренным образом реконструирован и завод АМО. В Туфелевой роще выросло совершенно новое предприятие, на имевший равного себе по оборудованию во всем мире. В октябре 1931 г. с конвейера автозавода, которому по инициативе коллектива рабочих и инженерно-технических работников было присвоено имя

войны. Рябушинский, забавившийся только о своих прибылях, наживший огромный капитал на военных поставках, решил не достраивать завода.

К Февральской революции его «делце» было в состоянии развала, выпуск автомобилей прекращен.

Страна Советов не получила никакого автомобильного наследства.

\*\*\*

В первые годы советской власти, в годы гражданской войны, когда автомобили нужны были, как воздух, как хлеб, оборудование завода АМО было использовано для капитального ремонта автомобилей, для производства недостающих деталей.

В 1918 г. на завод приехал Владимир Ильич Ленин. В своем выступлении на митинге он призвал амовцев изо всех сил помочь Красной Армии — ремонтировать автомобили и немедленно отсылать их на фронт.

Новые автомобили Горьковского автозавода имени Молотова (слева) (Илпаров): ГАЗ-11-40, ГАЗ-11-73 и «шпак М-415

Фото И. Заватка



Стахановцы кузовного цеха автозавода имени Сталина тт. Иванюк (слева) и Шуршаков за окончательной отделкой автобуса ЗИС-16

Сталина, сошли первые грузовики ЗИС-3.

На торжественном собрании заводского коллектива, посвященном пуску автогиганта, Я. М. Каганович говорил:

«Страна наша, приветствуя вас, ждет грузозыков, ждет их колхозов, ждет поля, города, ждет грузозыков все народное хозяйство.

Вы принимаете имя товарища Сталина. Вы берете на себя огромную ответственность. Вы обязуетесь этим работать по-сталински».

Коллектив завода оправдал доверие партии и правительства. В 1932 г. ЗИС выпустил 15 149 автомобилей, в 1933 г. — 20 916. В дальнейшем, после новой реконструкции, повысившей мощность завода в четыре раза, он непрерывно увеличивал не только количество, но и ассортимент овоей продукции.

Сейчас автозавод имени Сталина производит уже 10 различных моделей. По улицам городов, по шоссе, на дорогах, на стройках, в колхозах и совхозах десятки тысяч трехтонных автомобилей ЗИС-5 перевозят на близкие и далекие расстояния зерно, хлопок, продовольствие, строительные материалы.

Рядом с первенцем АМО-Ф-15 красавцем выкатил новый грузовик с обтекаемой металлической кабиной и повышенной грузоподъемностью, к производству которого завод приступает в ближайшее время.

В лесных районах на севере, на золотых приисках Сибири работают тысячи газогенераторных автомобилей марки ЗИС, используемые в качестве топлива деревянные муржи и сохраняя государству тысячи тонн бензина.

Грузовые автомобили повышенной проходимости надежно перевозят грузы и людей по дорогам, недоступным для обычных автомобилей.

Миллионы пассажиров хорошо отзываются о комфортабельных автобусах ЗИС-16, курсирующих не только в городах, но и между районными центрами.

Непрерывно повышается культура производства легковых автомобилей. Коллектив автостроителей улучшает конструкцию мощного ЗИС-101 и создает новые модели ЗИС-101-А и ЗИС-102, являющиеся вполне современными машинами этого класса.

\*\*\*

К началу первой сталинской пятилетки отнесены и решение правительства о постройке в г. Горьком автозавода с ежегодным выпуском 100 тысяч грузовых и легковых автомобилей.

Горьковский автогигант был создан в необычайно короткий срок. 20 мая 1930 г. на пустыре на левом берегу Оки начали рыть котлованы под мощные заводские цехи. А уже через 18 месяцев — к 1 января 1932 г. — завод был пущен в ход. И с конвейера его начали сходить полутоннажные грузовики и легкие автомобили ГАЗ-А, зарекомендовавшие себя с самой лучшей стороны по прочности, выносливости и проходимости.

Конструкторы, инженеры-проектировщики, мастера и рабочие Горьковского автозавода работали с такой же бошевской страстью, как и зисовцы.

За прошедшие девять лет здесь достигнуты огромные успехи. В результате конструктивных изменений значительно улучшен грузовик ГАЗ-АА и создан новый тип двухтонного грузовика ГАЗ-51 с шестицилиндровым двигателем.

Наряду с легковым автомобилем М-1 выпускается пикап — весьма удобный в эксплуатации полугрузовичок, незаменимый для колхозов, торговой сети, почтовых учреждений.

Идет усиленная подготовка к массовому производству нового автомобиля-фаэтона ГАЗ-11-40, который получил хорошую оценку товарища



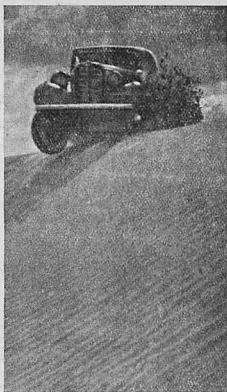
Сталина при осмотре открытых легковых автомобилей ГАЗ в Кремле.

На базе фаэтона сконструирован также легковой автомобиль ГАЗ-61 с приводом на все колеса. О его проходимости и прочности убедительно говорит следующий характерный факт, описанный в дневнике главного конструктора Горьковского автозавода А. Линггера:

«На берегу Оки стоял грузовик. Выезд на дорогу был крутой и пещачный. Грузовик не мог подняться вверх. Топка проехных подталкивала его в гору. Но ничего не помогало. Неподдалеку стоял автомобиль ГАЗ-61. Наши испытатели решили помочь шоферу, который попал в беду. Легковая машина взошла, грузовик на бугор и спокойно, без рычков вытаскала его наверх».

Десятки различных моделей выпускает Горьковский автозавод. С каждым годом он ускоряет победное движение по пути технического прогресса, вырабатывает новые замечательные кадры конструкторов, квалифицированных рабочих-стахановцев, переживающих мировые рекорды производительности труда.

Широко известны в СССР и далеко за пределами нашей родины славы имена Бусыгина, Фаустова, Великаянина, Масленникова и др. Их дело достойно продолжает теперь тысячи новых стахановцев-многоотачников. То, что было рекордом на заре стахановского дня-



Автомобиль ГАЗ-61 на испытаниях. По песку он идет совершенно спокойно, без буксовки (см. фото сверху).

При значительных перекосах, когда заднее колесо вывешивается, автомобиль продолжает двигаться за счет передних ведущих колес

Фото Н. Добровольского

жения, становится сейчас производственной нормой.

\*\*\*

14 ноября 1939 г. с конвейеров наших автозаводов сошел миллионный советский автомобиль. По производству грузовиков мы уже давно оставили позади все капиталистические страны Европы и вышли на второе место в мире.

Третья сталинская пятилетка — новый замечательный этап дальнейшего расширения существующих автомобильных заводов и строительства новых. Согласно плану третьей пятилетки в Москве построен завод «КИМ», который приступает к выпуску малых, экономичных малолитражных автомобилей. Проектируется строительство заводов грузовых автомобилей в Сибири, создаются новые автооборочные заводы и предприятия, смежные с автопромышленностью, продолжается грандиозная реконструкция автозаводов в Москве и в Горьком.

Итак, за 18 лет пройден путь, для которого капиталистическим странам потребовалось более полвека. Советский Союз стал теперь мощной автомобильной державой, способной успешно соревноваться за мировое первенство.

Такие темпы, такие достижения возможны только в стране социализма, руководимой великой коммунистической партией, гениальным вождем народов товарищем Сталиным.

# Молодые АВТОМОБИЛИСТЫ

А. ГРАНАТ

В КОМНАТЕ было тихо. Инспектор урядкой вагнулся на мальчишка, склонившегося над листом бумаги. Потом взгляд его упал на седловатую женщину, которая сидела рядом. Вдруг мальчишка поднял голову и громко сказал:

— Я готов.

— Хорошо. Отвечайте.

Пятнадцатилетний Володя Андрианов подробно изложил устройство и назначение кривошипно-шатунного механизма, рассказал о режиме смазки и о маслах, употребляемых в различное время года.

— Прекрасно, — сказал инспектор. — Если бы не возраст, вам смело можно дать права водителя 3-й категории.

Володя был счастлив. Наконец-то он сможет показать отцу-шоферу свое удостоверение юного автомобилиста. Не меньше Володя радোвался и его шесть товарищей, так же успешно сдавших экзамены и ставших первыми юными автомобилистами в Краснопресненском районе столицы.

Но, кажется, больше всех была рада Наталья Станиславовна Мысловская — организатор и преподаватель Краснопресненской детской автолаборатории. Она уже много лет работает с юными любителями автодела, прививая им любовь к машине, обогащая их знаниями авто-техники.

Маленькая Эля Туманян когда-то занималась среди юных автомобильстов. Теперь она уже взрослая и успешно учится в Московском автодорожном институте имени Молотова.

Многие воспитанники Натальи Станиславовны стали автомеханиками, шоферами, инженерами. Особен-

но гордится она тем, что большинство ее бывших учеников при призыве в Красную Армию зачисляется в бронетанковые части. Николай Кулешов, Николай Чернышов и другие управляют уже боевыми машинами.

Как-то на улице Наталья Станиславовна услышала знакомый голос. Оглянувшись, Красноармеец резко автормозил свой мотоцикл у самого тротуара.

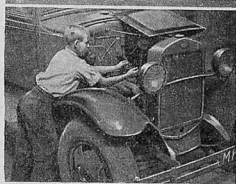
— Вася! Баглаенко? — не совсем уверенно спросила она.

— Он самый, Наталья Станиславовна. Служу в мотоциклетных частях. Как видите, ваши труды не пропали даром.

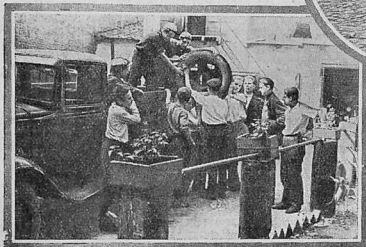
Наталья Станиславовна делает большое и полезное дело. Сейчас она создает кружки юных автомобилистов в школах, оборудует помещенные лаборатории, достает нужные для занятий детали. Ей активные помогают ее воспитанники.

\*\*\*

В поле нынешнего года инструктор Ростовской районской детской автолаборатории Николай Ильич



↑  
Практическая  
ездка по городу



←  
Готовят:  
к выезду

Молодые автомобилисты Ростовской и Краснопресненской детских технических станций на практических занятиях.

Сверху вниз: ученики Федорова и Гжатский заводят автомобиль. Ученик В. Федосеев устраняет неполадки в двигателе. Занятие в классе: в центре преподаватель Н. И. Сухомин

Сухомин собрал 20 школьников и начал занятия.

Вместе с семью активистами Николай Ильич оборудовал лабораторию. Собирать агрегаты машин, ребята одновременно изучали их, вычерчивали схемы и таблицы для будущих слушателей. Юра Степанов, Петья Тверковкин, Витя Коровин, Кузьма Репников и другие часами

работали в лаборатории. А когда Пете Твёрковину нужно было ехать в лагерь, он взял с собой учебник по автоделу и к концу лета хорошо изучил автомобиль.

Семьдесят активистов закончили обучение и получили права юных водителей. Но кроме знаний, кружок дал им больше — навык и любовь к труду. Все они избрали автодел своей специальностью и мечтают стать хорошими шоферами, механиками, инженерами. Витя Юровин и Кузьма Репников, окончив семилетку, поступили в школу автослесарей.

— Как только достигнем совершенности, станем шоферами, — говорят они.

Юные друзья мечтают работать на одной машине, в две смены, соревнуясь между собой. Вальд Вагнбиин хочет без отрыва от учебы в школе-десятилетке закончить курсы шоферов, чтобы пойти в Красную Армию хорошо подготовленным водителем машины.

Николай Ильич был уверен, что с началом учебного года от слушателей не будет отбоя. Расчет оправдался. Как только начались занятия в школах, более трехсот школьников по району записались в автокружки. Почти половина записавшихся — комсомольцы и допризывники. В 272-й школе вся комсомольская организация начала заниматься в автокружке.

На уроках Николая Ильича слушатели не скушают. На столах лежат изучаемые детали, которые учащиеся тут же собирают. Преподаватель задает вопросы, требуя хорошо обдуманных ответов. Идет оживленное занятие — беседа, замечательное сочетание теории с практикой. Николай Ильич знает, что скоро ребята будут сами водить машины.

Поэтому он упорно высчитывает в них трудолюбие, бережное отношение к машине, точность в работе. В небольшом помещении на Домниковской улице в Москве бурлит жизнь. Две тесных комнаты не в состоянии вместить всех желающих заниматься даже при работе в несколько смен. Сейчас создаются кружки при предприятиях и домоуправлениях района. Неумтомный Николай Ильич осуществляет методическое руководство этим кружкам.

Одиннадцать районных лабораторий Москвы готовят к новому году около тысячи юных водителей. Организатором этого важнейшего дела является Елена Тихонова Антонова — инструктор венковского сектора Мосгороно. Она помогает кружкам в оборудовании лабораторий, добывает средства и помещения, достает учебники, осуществляет методическую помощь и контроль. Сейчас Елена Тихонова заботится о создании в парке «Сокольники» детской автомобильной трассы, где дети будут сами водить такси и автобусы.

В Москве создается клуб юных автомобилистов. У этого клуба большая будущность. Он должен стать центром, направляющим работу всех районных станций. Но для этого нужна большая помощь оживающих комсомольских организаций и Мосгороно.

## Скоростные соревнования

Недавно в г. Горьком на 41-м километре Московского шоссе состоялась скоростные соревнования автомобилей Горьковского автозавода.

Наибольший интерес представляла специально гоночный автомобиль ГЛ-1 с обтекаемой закрытой кабиной и форсированным шестцилиндровым двигателем, развивающим мощность до 100 л. с. Кроме того, в соревнованиях участвовали два М-1 с шестцилиндровыми двигателями, два — с четырехцилиндровыми и один япак.

По условиям соревнований гонки были километровой с хода и с места. Автомобили проходили дистанцию в двух направлениях с зачетом среднего времени.

Лучшие результаты показал инженер-испытатель конструкторско-экспериментального отдела А. Николаев на автомобиле ГЛ-1, развившем скорость 161,270 км в час, что является новым всеююзным рекордом.

Крупного успеха добился механик того же отдела А. Чукин. На стандартной машине с шестцилиндровым форсированным двигателем он прошел ди-

станцию со скоростью 140,077 км в час. Километр с места был пройден также с хорошим результатом — 96,852 км в час.

На М-1 с четырехцилиндровым двигателем первым пришел техник-испытатель М. Паменов, показавший скорость 123,287 км в час с хода и 87,442 км в час с места.

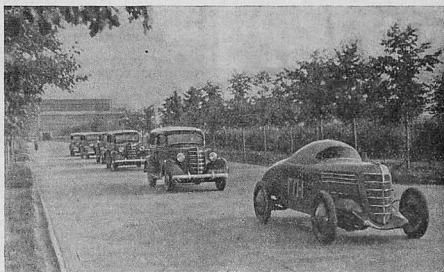
На япаке водитель т. Метелев показал скорость 122,657 км в час с хода и 87,272 км в час с места.

Хорошая погода благоприятствовала проведению соревнований. Гонки привлекли большое количество зрителей, прибывших на автомобилях, мотоциклах и велосипедах.

Через два дня после скоростных соревнований было произведено дополнительное испытание автомобиля ГЛ-1 на прохождение километра с места. Гоночная машина под водительством т. Николаева развила скорость 101,408 км в час, побив рекорд, только что установленный т. Чукиным.

Инж. В. ЗАХАРОВ

г. Горький



Автомобили Горьковского автозавода на пути к старту соревнований. Впереди — гоночная машина ГЛ-1, показавшая под управлением водителя А. Николаева лучшие результаты

Фото Н. Добровольского



# Стахановская БРИГАДА

Н. ЗИНГЕР

Фото В. Довгалазо

В 5 час. 06 мин. из ворот 3-го автобусного парка ежедневно выезжает автобус № 465 в свой неизменный рейс: застава Ильича — Ногинск и обратно.

Он курсирует по этому маршруту уже в течение трех лет, и пассажиры хорошо знают каждого из трех его водителей.

Все, кто едет на работу из Ногинска в Москву и из Москвы в Ногинск, спокойно садятся в автобус № 465, уверенные в том, что их доставит во-время, что в пути не будет вынужденных остановок.

Водители Солодов, Григорьев и Анкиев заслужили такое отношение полностью стахановской работой, замечательным вождением машины, точным соблюдением графика, уважением к пассажиру.

## ВЫДАЮЩИЕСЯ РЕНОРД

В автобусный парк тт. Солодов и Григорьев пришли почти одновременно — в ноябре 1936 года и вместе начали работать на автобусе № 337. Через несколько месяцев их бригада пополнилась третьим сменившим т. Анкиевым. С тех пор они не разлучались.

Первый же итог дружной стахановской работы бригады, возглавляемой Сергеем Яковлевичем Солодовым, — 137 тыс. км пробега автобуса без капитального ремонта — веселил в них уверенность в том, что это далеко не предел.

— Прямой и выносливый советский автомобиль, — говорили они, — при бережном отношении к нему

может дать гораздо лучшие показатели.

И когда бригада получила новый автобус № 465, она смело взяла обязательство пройти на нем 150 тыс. км без капитального ремонта. Это было в 1937 году — за несколько дней до 20-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

— Вы хотите, чтобы вас осмеяли, — говорили в парке т. Солодову. — Никто таких больших пробегов на автобусе еще не делал. Не забываете, что заводская норма — 80 тыс. км.

Но сомнения маловверов не смутили стахановскую бригаду. Уже накануне открытия исторического XVIII съезда ВКП(б) на слете стахановцев автобусного парка бригада работала о выполнении обязательства и рассказала об опыте своей работы.

Примеру стахановцев последовала бригада Булочина и другие, решившие довести пробег автобуса без капитального ремонта до 300 тыс. км.

Транспортники в это время уже знали о замечательном рекорде ростовского водителя т. Мальцева, нававшего на автобусе 302 тыс. км. И Солодов, Григорьев и Анкиев, воодушевленные этим примером, взяли на себя в честь XVIII партийного съезда новое обязательство — сделать пробег 318 тыс. км, т. е. побить рекорд Мальцева и перекрывать в четыре раза существовавшие нормы межремонтного пробега.

Прошли еще год и возьмем месяцев. Все это время бригада каждодневно упорно дралась за выполнение своего второго обязательства и дружной работой добилась немалого успеха. Автобус № 465 сделал 350 тыс. км без капитального ремонта, что является лучшим достижением по всему Союзу.

Каждый из водителей за это время совершил три тысячи рейсов из

Москвы до Ногинска и обратно. А вся бригада перевезла около 300 тыс. пассажиров.

## ЗАБОТА О МАШИНЕ

«Победа никогда не приходит сама, — ее обычно притаскивают, — говорил товарищ Сталин в своем отчетном докладе на XVII съезде партии. Нелегко далась победа и бригаде т. Солодова. Для достижения поставленной цели они исползовали все свои знания, все свое умение, не жалели ни сил, ни времени.

В течение трех лет работы за рулем автобуса № 465 было немало характерных примеров, рисующих отношение водителей к машине.

На 61-й тысяче километров пробега случилось несчастье: поршневой палец проборовал зеркала пятого цилиндра, вследствие того что отвернулся слезный болт верхней головки шатуна. В технической комиссии мнения разделились. Одни утверждали, что двигатель негоден для дальнейшей работы, и предлагали сменить его, другие считали, что нужно запрессовать гильзу в пятый цилиндр.

Бригада не согласилась с мнением ни тех, ни других. Водители предлагали, что борозду можно залить бабитом. Ничего не случится, если постоянно следить за правильным охлаждением двигателя, стараться не перегреть его, своевременно смазывать детали, не затягивать тормозных колодок.

Так и было сделано. И напрасно беспокоились инженеры из технической комиссии: бабит не выкрошился до сих пор, отцифровавшись по зеркалу цилиндра.

Каждый водитель, участвовавший о стахановском рекорде вождения автомобиля, хочет прежде всего узнать, когда и какие были произведены ремонты. Удовлетворим здоро-

На снимках сверху: шоферы — стахановцы 3-го автобусного парка (слева направо) тт. Анкиев, Григорьев, Солодов

вое любительство наших читателей.

Только на 105-й тысяче км пробега в автобусе № 465 был сменен руль вследствие разработки рулевого механизма. Только на 205-й тысяче км пробега были сменены сцепление и передний мост из-за прогиба оси, произведены шлифовка колесчатого вала, перезаливка подшипников, сменены поршни и распределительная шестерня.

Кулачковый вал и шатуны работали без единого ремонта. Блок двигателя не подвергался ни шлифовке, ни расточке. Кулаз не меняли в течение трех лет.

На ремонтная бригада сэкономила огромную сумму — до 50 тыс. рублей, на резине — свыше 3 тыс. рублей.

За весь период рекордного пробега тт. Солодов, Григорьев и Анисков сэкономили 20 436 л бензина. Они добились этого благодаря тщательной регулировке двигателя и карбюратора, благодаря умелому, экономичному вождению машины. 20 436 л сбереженного бензина — это 18,7% по отношению к норме.

Специальная комиссия, выделенная руководителям парка, проверяла экономичность автобуса № 465. На 180-й тысяче км пробега в опорожненный бак автобуса было залито определенное количество бензина. За рулем был т. Солодов. Члены комиссии внимательно наблюдали за поведением водителя в пути.

Что же показала проверка? На 100 км пути было израсходовано 20,3 л вместо 30, что составляет до 30% экономии.

## ЗНАНИЕ ДЕЛА

Успех работы стахановской бригады т. Солодова — результат исключительной добросовестности каждого из трех водителей, любовного отношения к своей машине, безукоризненного знания своего дела.

В бригаде есть ряд установленных непреложных правил.

В утреннюю смену приходить за час до выезда на линию, чтобы лишний раз проверить машину и успеть устранить замеченные неполадки.

В выходной день зайти в парк, позвонить на автобусную станцию у заставы Ильича и выяснить, все ли в порядке с автобусом № 465. Если что-нибудь случилось, что бывает очень редко, принять на месте необходимые меры.

Всегда участвовать в профилактическом осмотре машины и наблюдать за ходом ремонта, указывая ремонтникам, на что обратить особое внимание.

Обязательно ставить друг друга в известность о малейших неполадках в работе двигателя. Совместно обсуждать вопросы, связанные с эксплуатацией машины.

Эти правила соблюдаются всегда и всеми. И если кто-либо в ровном звуке работающего двигателя услышит какие-нибудь отклонения — шум или стук, бригада знает об этом в тот же день. Водители соби-

раются возле своего автобуса и, запустив двигатель, сообщают причины стука с тем, чтобы тут же устранить его.

В практике работы стахановской бригады укоренились такие же непреложные правила техники вождения.

Вести автобус с достаточным интервалом от впереди идущей машины, чтобы в случае необходимости затормозить наверняка.

Быть особенно осторожным в осенне-зимний период. Придерживаться скорости не более 35 км в час. Стараться не съезжать на обочины, чтобы избежать заносов на мягком глинистом грунте.

В гололедницу, когда опасность аварии увеличивается, избегать торможения, снижать скорость движения до 20 км и т. д.

Водители до тонкости изучили путь. Каждый день 36 остановок до Ногинска и столько же обратно. Вот станция «Новая деревня», выросшая за последние годы, вот фабричный район Стрелой Кутаны, вот Абрихин, станция Могино, село Обухово и другие.

Шоссе Энтузиастов выглядит сейчас совсем иначе, чем три года назад. Раньше местами был выбоитый асфальт, на четверти пути лежал булыжник, теперь шоссе сплошь асфальтировано.

Каждый день повторяются знакомые перекрестки, повороты, спуски. Водители знают каждую выбоинку, каждый ухаб. Вот почему они выезжают в дальний загородный рейс с такой же уверенностью, как в обычный рейс в пределах городской черты. Вот почему они не знают, что такое авария, и не имеют ни одного нарушения правил уличного движения. Их кондукты абсолютно чистые.

Выдающийся рекорд бригады т. Солодова — итог трехлетней на-

пряженной, вдумчивой работы маленького коллектива водителей, кондукторов и ремонтников, среди которых особо следует отметить бесменно работающего в бригаде кондуктора Т. Вычкуву и слесаря Т. Ромашова, обеспечивающего отличное качество ремонта.

Рекорд стахановской бригады — результат зрелой дружбы водителей. Они встречаются не только в парке, во время смены на линии или в ремонтном цехе, но и в домашней обстановке. Здесь друзья беседуют на разные темы, но всегда невольно возвращаются к своему делу — автобусу № 465, заглядывая в завтрашний день.

Бригада т. Солодова — лучшая в парке как по производственным показателям, так и по общественной активности. Коммунист т. Солодов является членом рабочкома, членом обкома союза проферов и общественным инспектором. т. Григорьев также член рабочкома, а т. Анисков работает в производственно-массовой комиссии.

Это замечательные, волевые, стойкие партийные и непартийные большевики и они заслуживают всякого уважения. Их стахановскую работу управление Мосавтобуса достойно отметило денежной премией. Администрация парка нередко получает письма от пассажиров ногинской линии с благодарностью по адресу этой бригады.

Есть чему поучиться у них молодым водителям и прежде всего умениям выжать из советского автомобиля все, что он может дать.

Работать так, как работают тт. Солодов, Григорьев, Анисков, значит собрать государству много денег, бензина, резины, перевозить больше пассажиров, улучшить обслуживание трудящихся.

Такую задачу должен поставить перед собой каждый советский водитель.



Автобус № 465 направляется в очередной рейс Застава Ильича — Ногинск

# Новаторы

А. ЕЛИН

**БЫЛО** это в июне. На станции Бескудиново под Москвой на полугорючатый автомобиль ГАЗ-АА с прицепом грузили кирпич. Вокруг топились любители поглазеть. Одни из них молча посмеивались, другие иронически подтрунивали.

— Грузы еще тонну, выдержит, если жива останется, — крикнул кто-то.

— Для начала хватит четыре, — спокойно ответил на колючий шофер-коммунист т. Шустов.

— Посмотрим, что покажет опыт. На вторую езду быть может поднимем и пять, — добавил друг Шустова Василий Шпанов, но без волнения берясь за руль.

Когда машина плавно двинулась с места, толпа зааплодировала, но одновременно раздался вопль:

— Все равно не выдержит. Но полугорючатка выдержала, благополучно, без останков прошла 18 км, поставив в столпу 4 т груза.

Спустился полтора часа машина снова подъехала к Бескудиновскому кирпичному заводу. Ее опять окружили, недоверчиво осматривали.

— А вот теперь можно и пять тонн положить, — сказал Шпанов, обращаясь к тем, кто кричал — не выдержит.

В этот день шоферы Шпанов и Шустов перевезли около 35 т кирпича. Смелые новаторы — стахановцы социалистического автотранспорта на деле опроркинули «предельные» нормы грузоподъемности машин.

С тех пор, делая по семь-восемь 20-километровых рейсов на подмосковные песчаные карьеры и кирпичные заводы, неразлучные друзья

Василий Шпанов и Петр Шустов ежедневно подвозили на стройки Москвы по 35—40 т строительных материалов. Им удалось более чем в три раза повысить грузоподъемность автомашин, значительно снизить самостоятельность грузоперевозок. За первые два месяца они сэкономили хозяйству около 30 тысяч рублей.

В чем же секрет их успехов? На одном из собраний т. Шустов верно ответил на этот вопрос. Он сказал:

— Секрета в нашей работе никакого нет. Все дело в том, что мы вложили в свой труд не только любовь к делу, но и творческую мысль.

Будучи участником освободительного похода в Западную Украину и в Западный Белоруссию, я на практике увидел, какое огромное значение во время военных действий имеет автотранспорт. Смелое новаторство, совершенствование техники, неустанное стремление к повышению производительности — прямой долг всех работников автотранспорта. Это будет неопытным вклад в дело обороны нашей любимой родины.

Используя свой десятилетний опыт работы за рулем, тт. Шпанов и Шустов сделали смелую попытку испытать и на деле доказать, что наши советские автомашины намного могут увеличить грузоподъемность.

Для этого они взяли у себя на автобаз «раздетый», без платформы и ряда деталей, двухосный прицеп. Привели его в ходовое состояние. Поехали на парикозопилничков завод им. Л. М. Кагановича на консультацию к инженерам-конструкторам. Посоветовались. Главный конст-

руктор завода т. Андреев помог им подобрать для колес автоприцепа шариковые подшипники взамен роликовых. Подшипники были подобраны с таким расчетом, чтобы они могли выдержать нагрузку до 4 т. На втулки каждого колеса было установлено по два подшипника № 311 размером 120×55 мм и № 36045 размером 85×45 мм.

Выделенная для них машина была тщательно приведена в порядок. Усовершенствована автомобиль и прицепы, умело используя автотехнику, стахановцы добились прекрасных успехов.

\*\*\*

Но на достигнутом новаторы не успокоились. Увеличение грузоподъемности полугорючатки до 5 т было для них лишь началом. Их цель — водить тяжеловесные поезда. Для этого они взяли автомобиль ЗИС-5. На его шасси поставили мотор ЗИС-16, а задний мост переставили с ЗИС-21. Оборудовали два двухосных автоприцепа, заменив роликовые подшипники шариковыми, изменив конструкцию рессор и т. д. Большую помощь в этом деле оказали им начальники Глававтоприцепа т. Мозгалов и инженер транспортной контролы т. Михеев.

И вот в осенний, пасмурный день из ворот 3-й автобазы Московского треста хлебоочистки выехал необычный автопоезд — трехтонный грузовой ЗИС-5 с двумя красными прицепами.

Вскоре с Хорошевского карьера в Москву автопоезд под водительством Шпанова и Шустова вез 15 т пшена. Стахановцы умело вели автопоезд. Расстояние в 15 км было пройдено за 30 минут. За вторую езду привезли уже 18 т груза.

Вот данные работы автопоезда по сравнению с обычным ЗИС-5. За 4—5 ездки в день машина перевозит 13—15 т. Пробег 100—110 км. Стоимость перевезенной тонны груза около 9 руб. Автопоезд за это время делает 3—4 ездки, перевозит 45—60 т. Пробег 100—110 км. Стоимость перевезенной тонны груза около 3 руб. Расход горючего на единицу грузоподъемности в два раза меньше.

— Но эти возможности увеличения грузоподъемности автопоездов не предельны, — заявил тт. Шпанов и Шустов. — Можно добиться более высокой производительности машины, если лучше организовать погрузку и разгрузку и ликвидировать холостые пробеги. При этом условия можно за день увеличить перевозки до 90—100 т груза, делая пробег 1200—1500 тоно-километров. За это мы сейчас и боремся.

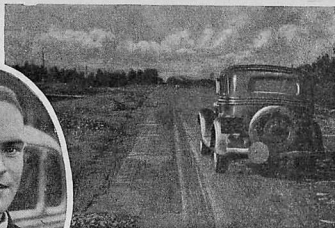


Водители тяжеловесного автопоезда П. Шустов (верху) и В. Шпанов

Фото В. Довгалло



# ПРОБЕГ НА ЭКОНОМИЮ БЕНЗИНА



На снимках (слева направо): автоколонна в Тосно; водитель т. Мирошкин, показавший лучшие результаты по экономии бензина; автомобиль, управляемый т. Позинзовским, на пути в Ленинград

Фото М. Прехера

21 СЕНТЯБРЯ три автомобиля М-1 стартовали в пробег на экономию топлива по маршруту Москва — Ленинград — Москва.

Каждая машина по спортивному заданию должна была пройти весь путь до Ленинграда в 712 км на 69 л бензина.

Участники пробега — шофер 2-го класса автобазы НКВД Н. Мирошкин и начальник карбюраторной группы НАТИ инженер В. Конев выполнили это задание полностью.

Тов. Мирошкин на автомобиле, который прошел до старта 76 600 км, израсходовал до Ленинграда 63,02 л бензина. Это значит, что удельный расход топлива на 100 км пути был лишь 8,86 л, что по отношению к существующей норме составляет 34,3 проц. экономии.

Тов. Конев на машине, спидометр которой показывал пробег в 55 тыс. км, израсходовал на этом же этапе 63,98 л бензина. Удельный расход на 100 км пути составил 8,99 л, экономия против нормы — 33,4%.

На обратном пути т. Мирошкин улучшил свои показатели, снизив расход бензина до 8,61 л. Результат т. Конева — 9,06 л.

Такая высокая экономичность достигнута за счет хорошей настройки машин и наката, особенно в машине т. Мирошкина, повышенности степени сжатия двигателей, а также умелого вождения.

Автомобиль под водительством инженера А. Позинзовкина, взятый за два дня до пробега из таксомоторного парка с нормальной заводской степенью сжатия 4,8, также показал хорошие результаты, несмотря на вынужденные останки двигателя, требовавшие дополнительного топлива на его прогрев. Расход бензина в машине т. Позинзовкина на первом этапе Москва — Ленинград составил 10,06 л на 100 км пути, или 25,5% экономии против нормы, а на втором этапе Ленинград — Москва — 10,72 л, или 20,6 проц. экономии.

Со всех концов Советского Союза тт. Шпанов и Шустов получают десятки писем. Шоферы, руководители и специалисты автопарков просят их поделиться опытом смелых, новаторских дерзаний.

Стахановцы со всеми делают свои отличия достижениями.

Тт. Шпанов и Шустов показывают пример не только за рулем. Они передовики и в общественной жизни своего коллектива — инициаторы со-

циалистического соревнования, организаторы оборонной работы и технической учебы.

Недавно на производственном совещании шоферов своей базой т. Шпанов сказал:

— Хорошая работа на автотранспорте есть вклад в оборону страны. Но, находясь за рулем в мирной обстановке, мы обязаны овладевать военными знаниями.

Сейчас тт. Шпанов и Шустов го-

ворят подарок родине в ознаменование 23-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Продолжая совершенствовать агрегаты своего автопарка, они хотят повысить грузоподъемность ЗИС-5 до 20 т.

\*\*\*

У нас одна мысль, одно желание, — говорить новаторы, — добиться того, чтобы нашему примеру подражали сотни и тысячи других водителей социалистического транспорта.

Значение подобной экономии бензина лучше всего характеризуют следующие цифры. Тов. Мирошкин на весь маршрут в 1 428 км при средней технической скорости 37 км в час израсходовал 124,6 л бензина, в то время как по существующей норме (13,5 л на 100 км пути) он должен был бы сжечь 192,6 л. Экономия дала ему возможность пройти лишних 506 км.

Это уже не первый пробег, организованный Центральным автомотоклубом СССР. Такие и даже лучшие результаты были достигнуты водителями в пробегах на экономию бензина в Москве, Горьком, на Минской автомагистральной.

В нормальной эксплуатации также известны сотни примеров замечательной работы водителей, добивающихся в городских условиях снижения расхода бензина до 11 л против 15. Примером могут служить тот же т. Мирошкин, машина которого в последнее время расходует в среднем 10—11 л бензина на 100 км пути, т. Диньин и др.

Все заинтересованные ведомства и организации — Наркомат автотранспорта, Наркомнефть и научно-исследовательские институты — должны объединить свои усилия в борьбе за экономией бензина.

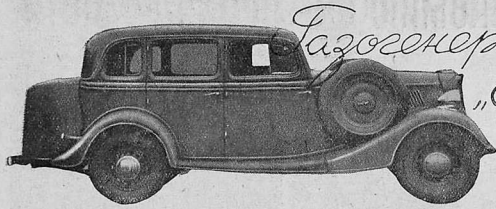
Для того чтобы получить реальные результаты экономии по всему автомобильному парку Союза, нужно наряду с улучшением общего технического состояния автопарка добиться быстрого выпуска головок с повышенной степенью сжатия и улучшенной формой камеры сгорания, обеспечить массовое изготовление приборов по испытанию карбюраторов, принять все меры к упорядочению топливного хозяйства, обращая особое внимание на контроль качества бензина.

Одновременно необходимо в крупных автохозяйствах выделить лучших водителей-стахановцев, постоянно экономящих бензин, организовать для них специальный семинар и поручить им инструкторские обязанности.

Вопрос о некотором снижении норм расхода бензина может и должен быть решен. Заинтересованные ведомства обязаны сделать все, чтобы обеспечить выполнение новых норм.

Вопрос о некотором снижении норм расхода бензина может и должен быть решен. Заинтересованные ведомства обязаны сделать все, чтобы обеспечить выполнение новых норм.

Вопрос о некотором снижении норм расхода бензина может и должен быть решен. Заинтересованные ведомства обязаны сделать все, чтобы обеспечить выполнение новых норм.



# Газогенераторный "М-1"

Инж. Н. ФОКИН

В Советском Союзе широко применяются газогенераторные грузовые автомобили, работающие на древесном топливе. С каждым новым годом количество газогенераторных автомобилей ГАЗ и ЗИС резко возрастает, что дает огромную экономию бензина и транспортных средств, необходимых для доставки жидкого топлива в глубинные пункты СССР.

Большой интерес к транспортным газогенераторным установкам побудил конструкторов серьезно заняться применением их на легковых автомобилях. За границей, в ряде стран (Франция, Италия и др.) они уже эксплуатируются не без успеха. В СССР также имеются отдельные типы газогенераторных легковых автомобилей — Научно-исследовательского института городского транспорта Моссовета (НИИГТ) конструкции А. Пельцера, Научного автопракторного института (НАТИ) конструкции И. Меизина и 1-го автобусного парка г. Москвы конструкции г. Елисеева. Газогенераторные установки смонтированы на стандартных автомобилях М-1.

Еще в 1938 г. автомобиль М-1 с установкой А. Пельцера испытывался в опытном пробеге, проведенном в окрестностях г. Москвы по трассе 5000 км с маятниковыми 100-километровыми рейсами. Автомобиль прошел этот большой путь без единой вынужденной остановки; не было необходимости чистить установку и даже зольник газогенератора. Периодически сливался только конденсат (охлажденные пары воды), образуемый при газификации древесного топлива.

Средняя техническая скорость автомобиля, несмотря на кругосуточное движение, составила 61 км в час. На отдельных участках она достигала 87 км в час, т. е. не уступала показателям бензиновых автомобилей М-1. Расход древесных щупок не превышал 324 граммов на километр.

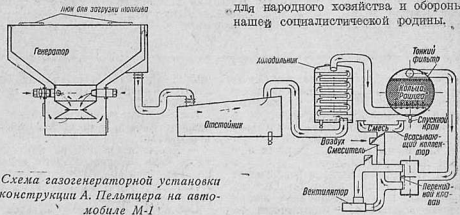
Полученные результаты значительно превосходят показатели работы зарубежных газогенераторных легковых автомобилей этого класса и свидетельствуют о высоких динамических качествах машины, ее надежности при форсированных эксплуатационных режимах на длительных маршрутах.

Для окончательного технического заключения о пригодности газогенераторного автомобиля М-1 к нормальной эксплуатации НИИГТ организует совместно с 10-м таксомоторным парком г. Москвы опытную эксплуатацию его на маршрутных линиях такси.

Схема газогенераторной установки представлена на чертеже.

Газогенератор опрокинутого процесса газификации топлива расположен сзади машины и выполнен в виде багажника. Под левой подножкой кузова находится усложненный (бочок) для первичной очистки газа от примесей золы. Внутри водяного радиатора смонтирован газовый радиатор для охлаждения и громкий газ от взвешенных в нем частиц вредных примесей. Промывка осуществляется встречным потоком охлажденных паров влаги (конденсата).

Тонкий очиститель — фильтр выполнен в форме запасного колеса на правом переднем крыле автомобиля. На левом переднем крыле смонтирован бочок запасного колеса.



Двигатель снабжен головкой блока со степенью сжатия 6,4. На месте карбюратора установлен смеситель. Всасывающий коллектор имеет изоляцию от подогрева, так как рабочая газозоодушная смесь в подогрее не нуждается.

Карбюратор Солекс-2 горизонтального типа используется исключительно для гаражного маневрирования. Бензиновый бачок для карбюратора емкостью 6 л находится на переднем щитке под капотом двигателя.

Для розжига газогенератора служит электровентилятор, мотор которого питается от 12-вольтовой аккумуляторной батареи. Электронский вентилятор расположен под капотом двигателя. Розжиг холодного газогенератора осуществляется за 6—8 мин.

В связи с дополнительным весом газогенераторной установки задние рессоры автомобиля усилены на 1 лист.

Дорожные испытания автомобиля, проведенные перед началом опытной эксплуатации, показали его надежность в условиях загородной езды. Автомобиль достаточно приемлет при переключениях передач и кратковременных остановках. Скорость его с полной нагрузкой достигает 70 км в час.

Вестороннее изучение конструкции газогенераторного легкового автомобиля НИИГТ Г-М-1 даст возможность на основе полученных материалов создать тип машины, работающей без бензина, необходимой для народного хозяйства и обороны нашей социалистической родины.

# АВТОМОБИЛЬ ВЫСОКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Инж. В. ГРАЧЕВ

Фото И. Добровольского

ГАЗ-61 — это легковой автомобиль высокой проходимости, предназначенный для эксплуатации в тяжелых дорожных условиях и на бездорожье.

Новая модель, создаваемая в этом году Горьковским автозаводом им Молотова, обладает динамикой, экономичностью и комфортабельностью современных автомобилей, что делает возможным повсеместное использование ее в самых разнообразных отраслях народного хозяйства.

Внешне ГАЗ-61 отличается от стандартных легковых автомобилей ГАЗ только высоким расположением рамы и кузова и наличием переднего ведущего моста (вместо оси). На обычной легковой раме шасси может быть установлен любой из кузовов, выпускаемых автозаводом, — sedan, кабрио или фургон.

Мощность шестичилиндрового двигателя с алюминиевой головкой — 85 лошадиных сил. Коробка передач грузовая, четырехскоростная, позволяет развивать на колесах большую силу тяги, необходимую на бездорожье для преодоления различных препятствий, а на дорогах — для буксировки прицепок.

Привод на передний мост осуществляется через небольшую компактную раздаточную коробку, расположенную за коробкой передач. Конструкция привода предусматривает возможность включения переднего моста по желанию водителя с помощью рычага, находящегося справа от него под щитком приборов. Перевода рычаг на себя, водитель может включить передний мост, а возвратив его в первоначальное положение, — выключить.

Передний карданный вал — откывного типа с двумя шарнирами ЭИС-101, а задний — закрытый, укуренный, как у М-1.

Передний мост имеет стандартный легковой дифференциал и специальные поворотные кулаки с шариковыми шарнирами.

Автомобиль ГАЗ-61 со всеми ведущими колесами, мощным двигателем, высоко расположенной рамой и покрышками специального профиля (гранд-гринп) способен преодолевать такие препятствия, которые в автомобильной практике считались

до сих пор непреодолимыми даже для полугусеничных вездеходов.

Рыхлая грунты (песок, заболоченный грунт, глина и т. д.) не являются для автомобиля со всеми ведущими колесами. На песках ГАЗ-61 показал высокий класс проходимости. Ни одна полугусеничная или гусеничная машина не может с ним соперничать. Он идет по песку настолько свободно и легко, что, даже остановившись на 15-градусном подъеме, может с легкой пробуксовкой возобновить устойчивое движение.

Весьма показательна способность автомобиля ГАЗ-61 подниматься по лестницам. Испытание опытного образца по производству этого вида препятствий проводилось на культурной базе Горьковского автозавода. С печаного речного пляжа вела в гору под углом в 30° лестница в четыре марша. Автомобиль поднимался по ней удивительно спокойно.

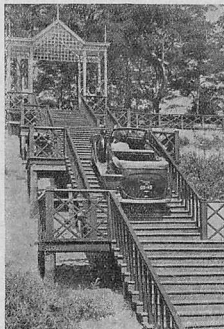
Благодаря высокоподнятой раме глубина брода, преодолеваемого автомобилем ГАЗ-61, достигает 720 мм. в то время как для М-1 она не превышает 400 мм.

Большие тяговые усилия, развиваемые на колесах, разрешают автомобилю брать крутые подъемы (до 46°), буксировать прицепы весом до 700 кг и вытаскивать на буксире застрявшие легковые и полугусеничные машины.

Мягкая рессорная подвеска, допускающая значительные взаимные перекосы ведущих мостов без опасности вывешивания одного из ведущих колес оси, дополняет достоинства автомобиля в отношении высокой проходимости.

В нашей стране с ее колоссальными пространствами автомобиль ГАЗ-61 найдет широкое применение как в обороне страны, так и на службе народному хозяйству.

г. Горький.



ГАЗ-61 легко поднимался и спускался по береальной лестнице на джжсе культурбазы Горьковского автозавода

Через брод глубиной 72 см

Автомобиль на крутом подъеме в 38°



Испытания надежности тормозов на крутом спуске



# Войсковой и АРМЕЙСКИЙ ТЫЛ

Майор К. СОБОЛЕВ

В СОВРЕМЕННЫХ войнах, как никогда раньше, успех боевых действий войск зависит от работы тыла, главной задачей которого является своевременное и бесперебойное обеспечение войск всем необходимым для боя и жизни. Пулеметы, артиллерия, самолеты и танки не могут действовать без патронов, снарядов, бомб и горючего. Все это должно быть доставлено на фронт в нужном количестве и в срок.

Маршал Советского Союза тов. К. Е. Ворошилов в своей речи на XVIII съезде ВКП(б) говорил, что вес минутного запаса всех видов оружия нашего стрелкового корпуса равняется 78 932 кг. Кроме боеприпасов, корпусу необходимы также продовольствие, фураж, снаряжение для бойцов и многое другое.

Подсчитано, что в среднем на один день боя стрелковому корпусу требуется около 3 000 т различных грузов, которые должны быть перевезены на расстояние не менее 50—60 км.

Для перевозки этих грузов за один рейс нужно использовать 6 660 повозок, запряженных каждая парой лошадей, т. е. 13 320 лошадей, и 6 660 человек бойцов для управления ими. При перевозке этих же грузов на автомобилях потребуется 2 400 полугораторных или 1 200 трехтонных машин.

Если считать, что каждая повозка или машина имеет в длину 10 м, то выстроившие в один ряд повозки растянутся на 66 км, полугораторные автомобили — на 24 км, а трехтонки — на 12 км.

Отсюда видно, насколько сложна и ответственна задача обеспечения войск необходимым имуществом.

Какой же вид транспорта способен перевозить такие значительные массы грузов на большие расстояния и в точные сроки?

Прежде всего, конечно, железные дороги. Из глубокого тыла страны железнодорожные поезда везут разнообразные грузы, которые, пройдя через тыловой район фронта, попадают на конечные железнодорожные станции выгрузки, называемые станциями снабжения или сокращенно СС. Выгруженное здесь имущество нужно везти дальше, к войскам. На чем же осуществлять эти перевозки?

Приведенные выше расчеты показывают, что гужевой транспорт растягивается на очень большое расстояние. В условиях военного времени это невыгодно, так как затрудняет движение остального транспорта. Кроме того, гужевой транспорт движется очень медленно (4 км/час). При необходимости совершить перевозку на 60 км одно толь-

ко движение (туда и обратно) без остановок на отдых займет 30 часов — больше суток. Войска не смогут получить во-время необходимого снабжения.

Автомобили, пройдя этот же путь при средней скорости в 20 км/час, затратят лишь 6 часов.

Своевременно обеспечить всем необходимым бойцов, сражающихся на передовых линиях фронта, — почетная задача военных поферов.

Чтобы умело и быстро при любых условиях погоды, времени года и состоянии дорог выполнять эту задачу, каждый пофер, помимо отлич-

ко владения машиной, должен знать организацию тыла, расположение тыловых учреждений, место, время и методы их работы.

Обладая этими знаниями, водитель военной машины сможет действовать обдуманно и сознательно, как и подобает бойцу Красной Армии.

## АРМЕЙСКИЙ ТЫЛ

Станции снабжения — СС входят в состав армейского тыла. От них к войскам идут грунтовые дороги. Обычно на каждый стрелковый кор-

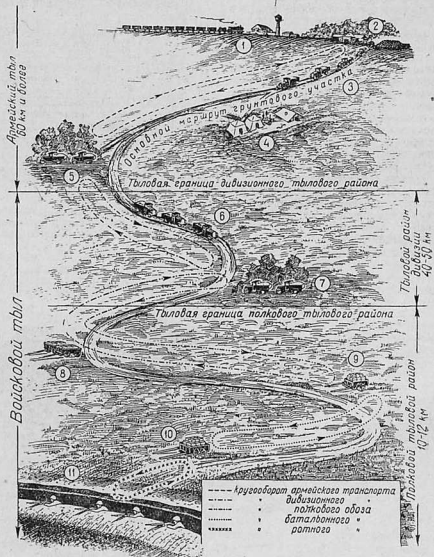
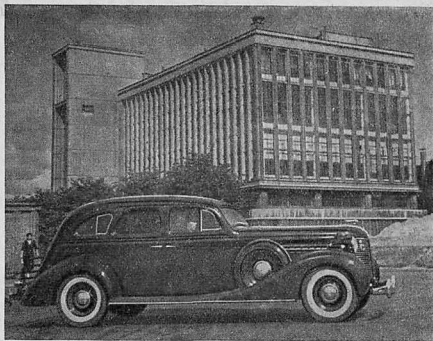


Схема расположения войскового и армейского тыла:

1—станции снабжения, 2—склады, 3—армейский транспорт, 4—этап, 5—корпусной обменный пункт, 6—дивизионный транспорт, 7—дивизионный обменный пункт, 8—полковой парковый пункт, 9—батальонный парковый пункт, 10—ротный парковый пункт, 11—автомобильный парковый пункт и шоссе

## ЗИС-101-А



Изображенный на снимке новый легковой автомобиль автозавода имени Сталина ЗИС-101-А является более мощным и экономичным, чем его предшественник ЗИС-101.

В эту модель внесен ряд конструктивных изменений. Степень сжатия двигателя увеличена с 4,8 до 5,5, максимальная мощность возросла с 90 до 116 л. с. Поршни выполнены не из чугуна, а из алюминиевого спла-

ва. Карбюратор восходящего потока типа Марвела заменен карбюратором падающего потока типа Стромберг. Внешний вид передней части автомобиля вполне современный. Облицовка радиатора обтекаемая.

Новый карбюратор автомобиля ЗИС-101-А в сочетании с алюминиевыми поршнями и повышенной степенью сжатия двигателя обеспечивает более экономичный расход бензина.

пус, входящий в состав армий, выделяется одна станция снабжения.

Те дороги, по которым перевозят грузы от станций снабжения в войскам, называются путями подвоза, а те, по которым с фронта в тыл вывозят раненых, трофейное имущество, имущество, требующее ремонта, и пр., — путями эвакуации. По этим двум путям и придется главным образом двигаться автотранспорту.

Все пути подвоза и эвакуации, расположенные в корпусном районе, включаются в так называемый грунтовой участок, организуемый при удалении станции снабжения от линии фронта на расстояние более 60 км при автомобильном подвозе и более 40 км — при подвозе лошаадьми.

С фронта грунтовой участок ограничен тыловой границей дивизионных тыловых районов, с тыла — районом СС, а с флангов — границами корпуса с соседями.

Таким образом, грунтовой участок представляет собой всю территорию, расположенную в вышеуказанных границах, со всеми находящимися на ней специальными частями, учреждениями и организациями, предназначенными для охраны и обеспечения подвоза и эвакуации.

Грунтовой участок входит в армейский тыл и называется армейским звеном подвоза, а работающий на этом звене транспорт — армейским транспортом.

Одна из лучших дорог грунтового участка, идущая насывоз от станции снабжения в войсковой тыл, называется основным маршрутом. Она оборудована средствами связи (телефон, телеграф), службой регулирования, пунктами заправки горючего, технической помощи и этапам. По основному маршруту идут главные потоки транспорта.

Для обслуживания проходящих войск в транспорте пивному, водке, медицинкой и технической помощью специальные войсковые подразделения, называемые дорожно-командными ротами, открывают на основном маршруте этапы, удаленные друг от друга на расстояние от 35 до 60 км.

Этапы располагаются в палатках, землянках или в местных населенных пунктах. Здесь можно пообедать, переочевать, отремонтировать машину, заправить водой, горючим.

На границе армейского звена подвоза с войсковым тылом располагаются корпусные обменные пункты, называемые сокращенно КОП.

Армейский автомобильный транспорт, перевезя сюда со станции снабжения грузы, уходит обратно, а из дивизии со стороны фронта приходит дивизионный транспорт, забирает эти грузы и везет их в войсковой тыловой район. Происходит как бы обмен грузами. И место, где совершаются эти операции, называется обменным пунктом.

Для обменных пунктов выбираются районы, обладающие достаточным количеством дорог, площадками для останова транспорта и перевалки грузов и естественными укрытиями от наблюдения с воздуха.

Лучше всего отвечают этим требованиям редкий лес и лесные поля-

ны. Для продовольствия и фуража организуется продфуражный КОП, а для боеприпасов артиллерийский КОП.

### ВОЙСКОВОЙ ТЫЛ

Войсковым тылом называется территория, ограниченная с фронта боевой линией войск, с тыла — границей, отделяющей ее от армейского тыла, с флангов — границами с соседями. В состав войскового тыла входят полковая тыловая район глубиной 10—12 км и тыловой район дивизии глубиной 40—60 км при подвозе на автомобильных и 25—30 км при подвозе на лошадях.

В районе стыка тыловых районов полкового с дивизионным организуется дивизионные обменные пункты: артиллерийский, продовольственный и горючего.

По своему устройству, назначению и расположению на местности дивизионные обменные пункты ничем не отличаются от корпусных. Только площадь занимаемого ими района меньше, так как через них проходит меньшее количество транспорта.

Дивизионный транспорт приходит на корпусной обменный пункт, заби-

рает здесь грузы и везет их на обменный пункт дивизии, где разгружается и уходит обратно. С этим порожняком отправляются в тыл раненые бойцы и ненужные для войск имущество.

Дальше наступает очередь работы полкового транспорта, который прибывает на дивизионный обменный пункт, берет груз и везет его в батальоны, а батальонный обоз в роты. Ротный патронный пункт доставляет патроны на взводный патронный пункт, куда по мере надобности командиры отделений присылают бойцов за патронами.

Таков нормальный путь продвижения грузов от станции снабжения до войск.

Но боевая обстановка богата неожиданностями. Иногда пофуря, работавшему на машине армейского транспорта, придется везти боеприпасы не только до корпусного обменного пункта, но и непосредственно на поле боя. Такие случаи бывали при защите границ Монгольской Народной Республики и во время боев с белофиннами. Будут они и в новых войнах. К этому всегда нужно быть готовым.



# СЕРВИС

И. КРУЗЕ

**АВТОМОБИЛЬ** легко идет мимо Московского ипподрома по клинковой мостовой Беговой улицы. Деревянные домики — коттеджи, расположенные в глубине палисадов, сменяются восьмиэтажными недавно отстроенными жилыми массивами.

Крутой поворот направо, — и впереди вырастают бензиновые, масляные и воздушные колонны, выстроенные в два ряда у белого дома с портиком, поддерживаемым массивными четырехгранными колоннами.

Это новая автомобильная станция обслуживания районного типа. В ближайшие годы подобные станции получат самое широкое распространение как в городах, так и в сельских местностях Союза.

У правого крыла станции на заасфальтированной площадке стоят несколько автомобилей в ожидании «сервиса». Всплунув расширяются створчатые ворота, и стоящий впереди пикап М-1 въезжает на моченый пост станции.

Колеса пикапа отрываются от пола вместе с рамой подъемника, пилунжер которого допускает высоту подъема до 1400 мм. Выключен электромотор мощной машины. Стрелка манометра, установленного на корпусе насоса, доходит до деления 18 атмосфер. Мойка нацалась.

Водная струя концентричной формы направлена на нижние наиболее загрязненные части шасси. Затем наступает очередь кузова. Подъемник опускается ниже. Мойщица повертывает клапан пистолета, укрепленного на конце шланга, и струя воды приобретает веерообразную форму — максимального расширения. Теперь давление воды снижено до 10 атмосфер, чтобы не повредить окраску кабины.

Через 6—8 минут мойка окончена. Остатки воды удаляются струей сжатого воздуха, и кузов насухо протирается замшей.

Из моченной пикап попадает на поворотный круг, расположенный в центре высокого поддувного зала с верхним и боковым естественным светом. На крыльях и фарах пикапа одеты предохранительные чехлы,

По радиусам от поворотного круга, как лучи, расположены три воздушно-гидравлических подъемника и осмотровая яма, облицованная белой изразцовой плиткой. Здесь производят крепежные и обязательные контрольно-проверочные работы по техосмотру, а также смену масла в картерах двигателя, коробки передач или заднего моста.

Слесарь начинает свой планомерный контрольный обход механизмов шасси. В строго последовательном порядке он проверяет люфты в ответственных местах соединений рулевых штанг, крепления рессор, устраняет замеченные подтекания смазки из сальников, дилательно контролирует все детали, дефекты которых могут вызвать вынужденную остановку или даже аварию.

Контрольные операции выполняют с помощью целого ряда простых, но достаточно точных инструментов, — люфтомера руля, стетоскопа, синхронизатора, циркуля для замера угла развала колес и т. д. Все это облегчает и ускоряет работу слесаря-осмотрщика и

способствует высокому качеству техосмотра.

После осмотровых и крепежных работ производится смазка.

Смазчик плотно прижимает пистолет пневматического тавотонабивателя к новой масляной и нажимает клапан. Сжатый воздух заставляет солидол устремляться в смазочные каналы той или иной детали под большим давлением. Тавотонабиватель легко передвигается на колесах.

По окончании этих операций пикап снова идет на поворотный круг и, развернувшись, выезжает на пост сдачи.

Святы защитные чехлы. С помощью полировочной воды и электрополировочного круга восстановлен блеск потусневшей окраски кузова и оперения. «Сервис» окончен.

Прошел всего один час, а контрольный мастер уже приглашает шофера получить автомобиль.

Вымытый, смазанный и подгнутый пикап выглядит как бы помолодевшим. Шофер осматривает его, принимает работу и садится за руль.

Дежурный по станции нажимает контактную кнопку на стене. Раскрываются створчатые ворота.

Пикап плавно трогается.

— Спасибо, хорошо сделали! — улыбается говорит шофер.

— Привезайте еще! — несется ему вслед.

Так будет работать новая станция обслуживания в Москве, которая вступает в эксплуатацию в ближайшее время.

## 10 ЛЕТ МАДИ

Со славной XXIII годовщины Октябрьской революции совпадает десятилетие юбилей Московского автомобильно-дорожного института им. Молотова (МАДИ).

За 10 лет институт подготовил 1700 инженеров для дорожного строительства и автомобильного транспорта, в том числе 800 инженеров-механиков по эксплуатации и ремонту автомобилей.

Почти весь руководящий педагогический состав института работает с его основания. Достаточно хорошо известны широким массам автомобилистов и дорожных профессоров В. Еремов, Е. Губилян, Н. Орловский и П. Шестаков, доценты И. Ленин, Г. Крамаренко, С. Ванников и др. В связи с 10-летним юбилеем

институт с 15 по 25 ноября проводит научно-исследовательскую конференцию преподавателей и студентов, а также организует выставку, где будет демонстрироваться учебно-производственная и методическая работа кафедр.

В этом году начинается строительство нового здания института. Здесь, помимо учебных помещений, будут размещены различные лаборатории, оборудованные наиболее современными машинами и установками как для учебных целей, так и для научно-исследовательских работ. Это обеспечит дальнейшее процветание института, подготовку высококвалифицированных кадров инженеров — автомобилистов и дорожников.

# Из прошлого моторизации



## АРМИИ

НЕВОЗМОЖНО представить современную армию без громадного количества самолетов, танков, бронемашин, автомобилей и мотоциклов.

Когда же и как зародились первенцы мехомеханизированного оснащения армии?

Уже первые паровые, а затем и бензиновые автомобили и мотоциклы становятся объектом пристального внимания командования всех армий мира.

Изобретенный в 1769 г. французским военным инженером Клодом первый трехколесный паровой автомобиль, несмотря на целый ряд конструктивных недостатков, применялся для перевозки военных грузов. Этот первенец испытывался около 30 лет, после чего был помещен в Парижский музей искусства и ремесел.

В 1883 г. инженер Джеймс Коуэн построил специально для военных целей первый паровой броневик. Форма стальной брони этой машины имела большое сходство с головным щитком современного бойца. Броневик был вооружен восьмью мелкокалиберными пушками. Помимо команды, обслуживающей эти пушки, внутри броневика находились стрелки, которые производили обстрел противника через 50 специальных бойниц, имеющих сходство с броней.

С боков броневика были установлены четыре больших ножа, которые в случае надобности приводились в движение от двигателя парового броневика.

Назначение этих ножей было рубить противника, осмелившегося атаковать броневик штатковым ударом.

Во время англо-бурской войны 1900 г. впервые применялись забронированные тракторы, тащившие за собой бронированные повозки с вооруженными командами. В том же 1900 г. английский инженер Пеннингтон построил броневой автомобиль, вооруженный тремя мелкокалиберными пушками. Этот автомобиль имел двигатель внутреннего сгорания. Он родоначальник современных броневых машин.

Тогда же немецкая фирма «Кунде» по заказу норвежского военного ведомства изготовила партию трехколесных мотоциклов (трициклов) для перевозки легкой полевой артиллерии (на фото сверху).

Этот мотоцикл был приспособлен

для двух пассажиров. К нему прикреплялось легкое полевое орудие на колесах с пневматическими шинами. Пространство между трициклом и орудием предназначалось для снарядов.

По мере усовершенствования механических повозок они, помимо чисто боевых целей, стали применяться для связи и транспортировки военных грузов.

В начале текущего столетия немецкая фирма «Бенц» выпустила специальный автомобиль для военных целей. Этот автомобиль имел большое сходство с современным пикапом. Колеса автомобиля в целях большей надежности были монтированы грузолентами.

В 1914 г. во время империалистической войны англичане начали постройку первого танка. На эту работу потребовалось около двух лет.

Первый английский танк весил около 22 т и передвигался со скоростью 5 км в час. Танк был вооружен 57-мм пушкой. Команда обслуживания танка состояла из 10 человек.

Высота танка равнялась 2,43 м, длина — 7,93 м и ширина — 4,27 м. Танк имел форму ромба с сильно приподнятым передом.

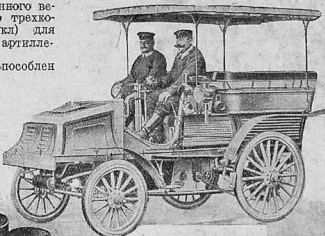
Первые же боевые операции выявили несовершенство танка и необходимость целого ряда конструктивных изменений.

Помогла слуху во Франции появились танки более совершенной конструкции. Они выпускались трех типов: тяжелого, среднего и легкого.

Впервые танки участвовали в боевых операциях 15 сентября 1916 г. на реке Сомме во Франции. С этого времени прошло только 25 лет.

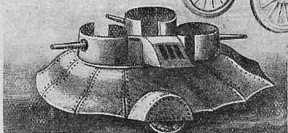
За эти годы неузнаваемо изменилось техническое оснащение армий.

Лучшим доказательством огромной энергии, инициативы, труда и быстрого движения передовой технической мысли служит первоклассное оснащение непобедимой Красной Армии.

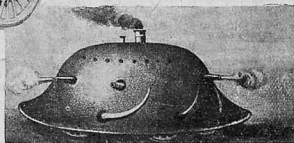


Паровой броневик Джеймса Коуэн. Форма его стальной брони сходна с формой головного щита современного бойца

Родоначальник современных бронемашин, вооруженный тремя мелкокалиберными пушками, сконструированный в Англии



↑  
Специальный автомобиль «Бенц» для военных целей



# ИЗ ПИСЕМ читателей

## БУДЕМ ВОДИТЬ БОЕВЫЕ МАШИНЫ

В 1941 г. моя очередь идти в Красную Армию, выполнять священную обязанность сына трудового народа. Я уже готовлюсь к этому — самостоятельно изучаю автомобиль. Решил до призыва хорошо изучить автодело, чтобы в армии стать водителем боевой машины. Этого во что бы то ни стало добьюсь.

С. Васильев

г. Торонья

## ОРГАНИЗАТОРЫ ОБОРОННОЙ РАБОТЫ

РАБОТАЯ слесарем Волежского райпромомбината Барановичской области, я взял на себя обязательство — создать в комбинате организацию Осоавиахима. Меня поддержали товарищи. Сейчас мы развертываем оборонную работу и будем изучать военное дело, чтобы в нужную минуту стать на защиту священных рубежей нашей родины.

В. Глебович

\*\*\*

В НАШЕМ автоотряде г. Шахты Ростовской области хорошо организована оборонная работа. Мы изучаем винтовку, противотанк, занимаемся стрельбой, участвуем в воензаниваниях походах и т. д. Во всей оборонной работе я принимаю активное участие. Сам настойчиво овладеваю военными знаниями и помогаю другим шоферам-осоавиахимцам.

Ф. Корелов

\*\*\*

ТРИ года работая шофером Второвских торфоразработок Ивановской области, я на деле заслужил звание стахановца. В этом году мне добровольно довелось послужить народу в рядах Красной Армии. Был на финском фронте в специальной механизированной части, во многих схватках с белофиннами получил боевое крещение.

Вернувшись с фронта, снова работал шофером на машине ГАЗ-АА, снова стахановец. Сейчас со слесарями гаража и шоферами организуем изучение винтовки и пулемета. Помогаю молодежи в развешивании физкультурной работы.

Н. Горбунов

## ПОВЫШАЮ КВАЛИФИКАЦИЮ

СПЕЦИАЛЬНОСТЬ шофера я получил еще в 1936 г. В течение трех лет практической работы у меня не было ни одной аварии. Но достигнутые успехи меня не удовлетворяют. Нахожусь в Красной Армии на Дальнем Востоке, наряду с боевой и политической подготовкой, я настойчиво изучаю автотехнику — повышаю свою квалификацию.

И. Власов

## ПРИВЕТ С ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ РУБЕЖЕЙ

Я НАХОЖУСЬ в рядах красных моряков Амурской Краснознаменной флотилии, работаю шофером. Упорно учусь. Сейчас поставил перед собой задачу — хорошо изучить автодело и получить права шофера первого класса.

Привет читателям журнала «За рулем», всем работникам социального движения автотранспорта от моряков — зорких стражей дальневосточных рубежей.

И. Озернов

## В ПАТИГОРСКОМ АВТО-МОТОКЛУБЕ

ПАТИГОРСКИЙ авто-мотоклуб перед призывом нового пополнения в Красную Армию проделал большую работу. Были организованы курсы мотоциклистов-пулеметчиков. Большинство призванных окончило эти курсы на «хорошо» и «отлично».

В ознаменованье 23-й годовщины Октябрьской революции клубом организуется мотосоревнования, в программах которых — скоростные пробеги по шоссе на 1 км со стартом с места и с холма; мотостарта и мотокроссе на дистанцию 50 км по кольцу с закрытым маршрутом. В соревнованиях участвуют лучшие мотоциклисты края: тт. Новиков, Гусаков, Шебекин Провы, Хренников, Глуховский, Павлюченко и др.

Члены массово-оборонной секции взяли на себя обязательство — в 9 средних школах г. Пятигорска организовать группы по изучению автомобиля и мотоцикла. Это обязательство уже осуществляется. Два раза в неделю в школах с юными автомобилистами и мотоциклистами регулярно проводятся занятия активными клубом.

В. Сухов

## КУЗНИЦА КАДРОВ

МАГНИТОГОРСКАЯ автошкола существует уже пять лет. За это время ею подготовлены тысячи шоферов. В автохозяйствах г. Магнитогорска и прилегающих к нему районов работают воспитанники нашей школы. Многие водители автомашин держат тесную связь со школой. Поработав за рулем год-два, они снова поступают в школу для повышения своей квалификации и получают звание шоферов 2 и 1-го классов.

В 1940 г. автошкола должна подготовить 750 человек различных специальностей. План перевыполнен. Большим достижением является выпуск в этом году групп автомехаников. Курсанты овладевают и оборонными знаниями, обучаются управлять автомашиной в противогазе.

В этом году идет подготовка не только шоферов-профессионалов, но и шоферов-любителей и мотоциклистов. Уже заканчивает учебу группа мотоциклистов, организованная при Сталинском райовете Осоавиахима г. Магнитогорска. Создаются группы мотоциклистов и шоферов-любителей при Горнометаллургическом институте, а также в ряде средних школ.

За короткую организацию учебы школа получила переходящее Красное знамя Челябинского областного отделения «Трансэнергокадры».

Зав. учебной частью  
и.к. В. Андерсон

## МОЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

НА автомобиле ГАЗ-АА часто засорятся система питания двигателя. Это происходит от попадания в бензобак мелкой пыли и других посторонних веществ, которые не задерживаются фильтром, установленным в надливной горловине бензобака.

Я применил дополнительно сетчатый фильтр на штуцере трубки, идущей к отстойнику. Фильтр выполнен из латуновой сетки, стальной в виде цилиндрического колпачка высотой 30 мм и диаметром 10 мм. Колпачок принашивается в той части штуцера, которой он ввертывается в бензобак. На протяжении полутора лет не было случаев засорения карбюраторов.

Шофер А. Сниткин

г. Харьков



# ЗА РУБЕЖОМ

## АВТОФУРГОН ШЕВРОЛЕ

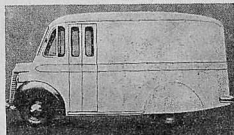
Фирма Шевроле выпускает восемь моделей различных грузовиков. Наибольший интерес из них представляет автофургон на базе шасси грузовика «Лав» К. С., предназначенный для перевозки легких, но сравнительно объемистых грузов. При собственном весе шасси в 1015 кг полезная грузоподъемность фургона равна 1000 кг. Шестицилиндровый двигатель (88,9×95,2 мм) с рабочим объемом в 3,54 л развивает при 3200 об/мин. 78 л. с. Степень сжатия смеси в двигателе — 6,2:1. Главная передача в задней оси — 4,55:1. Внутренняя длина кузова — 2,9 м, высота около 2 м.



Рис. 1

На последней автомобильной выставке в Вене демонстрировались две новые газогенераторные машины.

На рис. 1 изображен пятитонный грузовой автомобиль «Фомат» со 100-сильным дизелем, приспособленным для работы на древесном газе. Его газогенераторная установка смонтирована весьма удачно и не создает дополнительного лобового сопротивления.



## ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЙ АВТОБУС

По-иному разрешена эта задача в автобусе, выпущенном немецким филиалом фирмы Форд (рис. 2). Здесь газогенератор установлен сзади и скрыт под кожухом, имеющим отверстия для вентиляции.

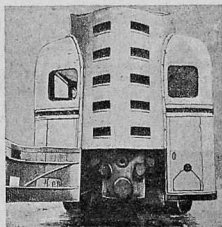
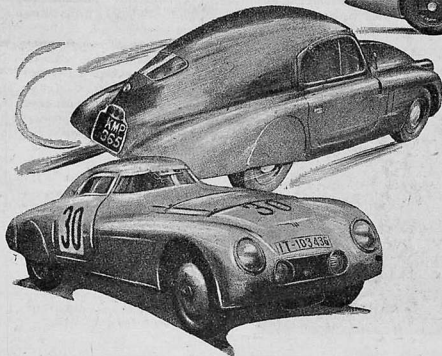


Рис. 2

## НОВЫЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

В Германии, Италии и Англии приступили к серийному выпуску новых легковых автомобилей, обладающих большой скоростью и экономичностью.



На рисунке сверху показан английский автомобиль «Бентлей» с двигателем в 4,5 л, мощностью в 140 л. с. Автомобиль развивает скорость в 200 км в час. При скорости до 130 км в час расход топлива равен 12,5 л на 100 км пути.

На рисунке снизу показан германский автомобиль «Адлер» с двигателем в 1,1 л, мощностью в 55 л. с. Автомобиль развивает скорость в 170 км в час. При скорости до 130 км в час расход топлива равен 9 л на 100 км пути.

На рисунке, в середине, показан итальянский автомобиль «Фиат» с двигателем в 1,1 л, мощностью в 45 л. с. Автомобиль развивает скорость в 150 км в час. При скорости до 130 км в час расход топлива равен 9 л на 100 км пути.

На новых легковых автомобилях можно тренироваться в скоростных гонках.

# ФЛОРИЦИН

**МИНЕРАЛЬНЫЕ** масла благодаря дешевизне и значительным сырьевым ресурсам имеют несомненные преимущества перед растительными и животными маслами, но уступают им по смазочным свойствам. Это послужило толчком научной мысли для изыскания способов улучшения маслянистости минеральных масел.

При решении этого вопроса задалось весьма заманчивым соединить хорошие качества минеральных масел (стабильность) с маслами, обладающими наилучшими смазочными свойствами (касторовое масло). Трудность решения этой задачи заключалась в том, что нужно было найти такой способ обработки касторового масла, при котором оно (как добавка) легко растворялось бы в минеральных маслах и играло в смеси активную роль.

Наиболее интересные результаты получены Научно-исследовательским институтом Гражданского воздушного флота (НИИ ГВФ), где разработан способ, позволяющий путем термической обработки касторового масла при 300—320°C без доступа

воздуха получить особый продукт — флорин.

Флорин, как показали лабораторные и эксплуатационные исследования, обладает способностью легко растворяться в минеральных маслах, улучшая смазочные свойства их до уровня самого лучшего из растительных — касторового масла.

Добавка 2—3% флорина в минеральные масла, которыми смазываются автомобильные и другие двигатели, резко снижает износ трущихся деталей. Так, например, износ поршневых колец на одном из двигателей, работавшем на минеральном масле без флорина, составил 0,16 г, а при работе двигателя на том же масле, но с добавкой 2% флорина — всего 0,03 г.

Флорин благоприятно отражается также на вязкости масел, температуре их застывания и др. Испытания флорина на автотранспорте показали, что, помимо уменьшения износа деталей двигателей, он увеличивает срок работы масла, позволяет в зимнее время применять масла малой вязкости, что несравненно облегчает эксплуатацию авто-

машины и дает экономии бензина. При безгаражном хранении зимой облегчается заводка двигателя вследствие того, что масло с присадкой флорина имеет более низкую температуру застывания.

Спрос на флорин растет с каждым днем, но так как у нас не налажено промышленное изготовление его, он остается неудовлетворенным.

В поисках выхода из создавшегося положения отдельные организации пытаются изготовлять флорин у себя. Такая кустарщина не может быть допущена. Процесс изготовления флорина прост, но требует точного соблюдения технических условий, иначе полученный продукт не даст ожидаемого эффекта.

Вопрос о промышленном изготовлении флорина и широком введении его во все отрасли народного хозяйства назрел.

**А. ВАГИН,**

руководитель авиационной группы Госплана при СНК СССР

## Многоместный автобус НАТИ

ЗР1940

№10-20

Недавно в Москве по маршруту площадь Свердлова—Большая Сетунь курсировал новый экспериментальный автобус НАТИ.

Изготовленный на опытном заводе Научного автотракторного института автобус отличается большой вместимо-

стью—65 мест (из них 40 для сидения), высокой мощностью двигателя—145 л. с., хорошими ходовыми качествами.

Двигатель установлен сзади, что дало возможность выполнить лобовую часть автобуса по типу троллейбусов. Кроме того, расположение двигателя сзади обеспечивает водителю хорошую видимость пути и облегчает управление.

Пассажиры самым лучшим образом отзываются об удобствах машины. Прекрасная внутренняя отделка кузова, отсутствие толчков на неровностях дороги, скорость—выше 60 километров в час—свидетельствуют о высоком качестве нового автобуса вагонного типа.

Автобус НАТИ на площади Свердлова



# Лекническая консультация

**Вопрос.** Почему происходит обрыв юбки поршня в двигателе ГАЗ?

**Ответ.** Такой обрыв может произойти в результате: а) неверного монтажа поршня в цилиндре (необходимо, чтобы разрез юбки находился на стороне, противоположной расположению клапанов), б) посадки поршня в цилиндре без зазора, в) погнутости шатуна, г) перегрева двигателя при недостаточной смазке.

**Вопрос.** Можно ли увеличивать число прокладок в шатунных подшипниках двигателя ГАЗ и до каких размеров?

**Ответ.** Увеличение числа прокладок в шатунных подшипниках двигателя ГАЗ допустимо в таких пределах, чтобы их суммарная толщина не превышала 0,5—0,8 мм (на сторону). Это будет гарантировать правильную работу подшипника, имеющего толщину слоя баббита 0,8—1,00 мм. Чрезмерное увеличение толщины прокладки приводит к необходимости (после заливки) оставлять изливший слой баббита при расточке подшипников, т. е. напрасно расходовать дефицитный металл. Большая толщина слоя баббита вызывает также быструю его усадку. Подшипник начинает стучать, нуждаясь в повторной затяжке.

**Вопрос.** Почему у двигателя автомобиля ЗИС-5 не ставятся алюминиевые поршни?

**Ответ.** Для двигателя ЗИС-5 выбраны чугунные поршни потому, что они более износостойки, меньше расширяются при высоких температурах в цилиндре и, следовательно, в меньшей степени подвергаются заеданию при перегреве двигателя, а также более просты в изготовлении. Все эти качества особенно важны для двигателей, работающих в тяжелых условиях, например на мощных грузовых автомобилях, тракторах и т. д.

**Вопрос.** Как определить неисправность конденсатора?

**Ответ.** Конденсатор может иметь ряд неисправностей: а) пробой изоляции и короткое замыкание между обкладками, — при этом первичная цепь замыкается на массу по моменту прерывателя, а «зажигание» переста-

ет работать; б) обрыв выводов внутри конденсатора, — при этом конденсатор не принимает заряда, а прерыватель работает как будто с отключенным конденсатором, с сильным искрением между контактами; в) утечка или плохая изоляция между обкладками конденсатора, — при этом замедляется исчезновение первичного тока после размыкания прерывателя, искра получается слабая, нерегулярная, и двигатель работает с перебоями.

Для надежного испытания конденсатора необходим постоянный ток в 350—400 вольт. Можно пользоваться током в 120—220 вольт, однако такое напряжение не всегда достаточно для обнаружения дефектов.

Простейший способ проверки наиболее частой неисправности — пробой конденсатора — следующий: в цепь переменного или постоянного тока напряжением не ниже 120—220 вольт включают последовательно лампу в 25—30 ватт и испытываемый конденсатор. Один конек провода закрепляют у обкладки конденсатора, а другой берут в руку и оголенной частью касаются второй обкладки. При исправном конденсаторе лампа не будет гореть, а между проводом и второй обкладкой появятся маленькие искорки; при пробитом конденсаторе лампа загорится.

Если в автохозяйстве имеется источник постоянного тока напряжением в 300—350 вольт, то можно произвести проверку и остальных неисправностей.

При проверке на «обрыв» конденсатор выключают последовательно с неоновой лампой в 220 вольт. Момент включения лампа должна вспыхнуть, указывая на заряд. После этого конденсатор отключают и замыкают «на-коротко». Если между концами замыкающих проводников покажется искра, это значит, что конденсатор принимает заряд и обрывов выводов внутри не имеется. Проверка утечки тока производится подобно испытанию на «обрыв», но разряд конденсатора через короткое замыкание делают через несколько секунд (4—6) после отключения от цепи. Конденсатор должен давать при этом хорошую искру.

**Вопрос.** Что такое оксидирование поршня и какие поршни подвергаются оксидированию?

**Ответ.** Оксидирование — это процесс поверхностной обработки поршня, отлитых из алюминиевых сплавов и содержащих в своем составе кремний. Оксидирование производится для создания на рабочей поверхности поршня слоя повышенной твердости, способствующего лучшему удержанию смазки, уменьшению износа рабочей поверхности и заедания.

Процесс заключается в следующем. В ванну с раствором серной и шавелевой кислоты погружают на специальной рамке поршень и свинцовую пластину, пропускающая через них постоянный электрический ток напряжением в 20 вольт и силой в 3—5 ампер на кв. дм площади поршня. Положительный полюс источника тока соединяют с поршнем (анод), а отрицательный — со свинцовой пластиной (катод). Продолжительность этой операции — до 20 минут.

В результате на поверхности поршня образуется так называемая оксидная пленка. Она отличается твердостью, пористостью и впитывает масло, что предохраняет поршень от заедания, когда смазка цилиндра не совсем удовлетворительная (например в начале работы двигателя).

Оксидированию подвергаются поршни полностью механически обработанные. В некоторых случаях после этой операции производят лишь окончательную обработку отверстий и обкладок для поршневой пальцы, а также зачистку днища поршня для улучшения его охлаждения.

Толщина оксидной пленки — от 0,005 до 0,016 мм.

На автомобилях отечественного производства оксидируют лишь алюминиевые поршни двигателя ЗИС-101.

**Вопрос.** Что такое удельная мощность двигателя?

**Ответ.** Это мощность двигателя, приходящаяся на 1 л рабочего объема цилиндров. Так, например, удельная литровая мощность двигателя ЗИС-5 равна

75 л. с. : 5,87 л = 13,22 л. с., т. е. с 1 л рабочего объема цилиндров двигателя получают 13,22 л. с.



Отв. редактор Н. В. БЕЛОКЛОКОВ

Технический редактор В. И. АРТАМОНОВ

Редакция ЦО Особых видов СССР, Москва, 1940

Сдано в набор 4/Х 1940 г.

Адрес редакции: Москва, 9, ул. Горького, 34, во дворе. Телефон К 3-44-69

Подписано к печати 23/Х 1940 г.

Л42983.

Бумага 60х92 3 л. л. Знаком в 1 п. л. 80.000. Заказ изд-ва 85

Зап. тит. 2623 Тираж 83.000

Тип. «Красное знамя», Москва, Суцковская, 21

Цена 1 руб. 50 коп.