

4 февраля 1943 г. была подготовлена СПРАВКА 5-го ОТДЕЛА ТУ ГБУ КА О НАЛИЧИИ ИМПОРТНЫХ ТАНКОВ И БРОНЕМАШИН ПО СОСТОЯНИЮ НА 4 ФЕВРАЛЯ 1943 г. № 1148701

February 4, 1943 has been prepared with the help of 5th Division of GBTU RA the presence of imported tanks and armored vehicles as of 4 February 1943, № 1148701

	В пути On the way	Остаток в портах In ports	Остаток в отделах приемки In acceptance	Резерв ГБУ КА в г. Горьком GBTU Reserve at Gorkiy	Резерв ГБУ КА в г. Баку GBTU Reserve at Baku
«Черчилль» Mk.IV Churchill		30			
МК-2 Mk.II Matilda	17	49	11	12/13	
МК-3 Mk.III Valentine	22	70	8	8/6	32
М4А2 Sherman	8	-	12	15/8	5
М3ср. Lee	74	41	20	11/26	23
М3 лег. Stuart	37	1	23	1/17	11
Всего танков Total Tanks	158	191	74	117	71
Брен Universal Carrier	61	108	-	28/8	69
М-2 M2 Halftrack	7	50	-	13	29
М3А M3A1 Scout	26	32		20	78/1

Примечание: знаменателем показаны танки неуккомплектованные и требующие ремонта.

Note: The denominator shows tanks undersized and requiring repair.

Начальник 5 отдела ТУ ГБУ КА инженер-майор Морозов

Ссылка Reference : ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 1677. Л. 16. Подлинник (11403).

3 марта 1943 г. СПРАВКА 5-го ОТДЕЛА ТУ ГБУ КА О ПОСТУПЛЕНИИ, ВЫДАЧЕ И НАЛИЧИИ ИМПОРТНЫХ ТАНКОВ НА 1 МАРТА 1943 г. №1149289

March 3, 1943 SUMMARY OF 5th TU GBTU SC ON THE COLLECTION, delivery and availability of imported tanks on 1 March 1943 №1149289

Пункты Items		МК-4	МК-2	МК-3	М4А2	М3с	М3л	МК-7	Итого	Брен	М3А1	М2
Поступило Received	Поступило в порты Севера Arrived at Northern Ports	124	835	1086	46	899	719	-	3709	1376	121	79
	Поступило в порты Юга Arrived at Southern Ports	-	-	293	85	46	460	20	904	131	296	69
	Всего поступило: Sum arrived :	124	835	1379	131	945	1179	20	4613	1507	417	141
	Прибыло в Горький Arrived at Gorkiy	103	808	1013	46	878	718	-	3566	1262	90	42
	Прибыло в Баку Arrived at Baku	-	-	293	85	46	460	20	904	131	296	69
	Всего прибыло: sum arrived :	103	808	1306	131	924	1178	20	4470	1393	386	111
Выдано issued	Училищам и курсам Issued for training	1	35	39	-	31	29	-	135	41	-	-
	Учебным частям	-	47	56	2	40	31	-	176	36	1	1
	Для экспер. работ	1	3	4	1	2	2	-	13	2	1	1
	Формир. частям	40	22	7	-	48	41	-	158	55	67	28
	На фронт at the front	42	652	1109	41	731	1010	20	3605	1157	214	41
	Всего выдано:	84	759	1215	44	852	1113	20	4087	1291	283	71
Резерв в Горьком	В отд. приемки испр.	-	3	1	16	10	-	-	30	1	-	-
	В отд. приемки ремонт.	-	14	6	5	10	2	-	37	-	-	-
	В 190 и 194 уч. танк, бригады	19	23/2	18	16/6	28/5	23/4	-	144	3	-	-
	В 8 бронеполк	-	-	-	-	-	-	-	-	54	22	12
	На рембазах	-	7	3	-	9	8	-	27	8	-	-
И того	Итого в резерве:	19	49	28	43	62	37	-	238	66	22	12
	В отд. приемки испр.											
	В отд. приемки ремонт.	-	-	-	-	1	1	-	2	2	1	-
	В 191 уч. танк, бригаду	-	-	63	44	9	27	-	143	34	35	-
	В пути на Рязань	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	28
	Всего в резерве:	19	49	91	87	72	65	-	383	102	103	40

Начальник 5 отдела ТУ ГБУ КА инженер-майор Морозов

Ссылка Reference : ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 1677. Л. 60. Подлинник (11403).

ПОСТУПЛЕНИЕ ИМПОРТНЫХ ТАНКОВ ЗА ПЕРИОД С 1 ИЮЛЯ 1941 г. ПО 1 ЯНВАРЯ 1944 г.

Наименование	с 1.7.41 г. по 1.1.42 г.	1942 г.	1943 г.	Всего
Тяжелых танков	-	84	169	253
Средних танков	145	1474	749	2368
Легких танков	216	1956	2036	4208
Итого:	361	3514	2954	6829

Начальник 5-го отдела танкового управления ГБТУ КА инженер-майор Билеткин
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 656. Л. 2. Подлинник (11403).

ПОСТУПЛЕНИЕ ИМПОРТНОГО ВООРУЖЕНИЯ ЗА ПЕРИОД С 1 ИЮЛЯ 1941 г. ПО 1 ЯНВАРЯ 1944 г.

Наименование	Всего поступило	Из них:		
		с 1.7.41 г. по 1.1.42 г.	в 1942 г.	в 1943 г.
Самоходная установка «СУ-57»	241	-	-	241
Бронетранспортер «Брен»	1636	330	903	403
Бронетранспортер «МЗА1 »	869	-	261	608
Бронетранспортер «М-2»	113	-	83	30
Ремонтные мастерские	311	-	-	311
Трайлеры 40 тонн	37	-	-	37
Трайлеры 20 тонн	23	-	-	23

Начальник 5-го отдела танкового управления ГБТУ КА
инженер-майор Билеткин
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 656. Л. 4. Подлинник (11403).

С 1 января 1941 г. ПО 1 января 1944 г. НАЛИЧИЕ ТАНКОВ В КРАСНОЙ АРМИИ

№ п/п	Тип танков	Наличие по переучетным данным по состоянию на 1.01.1941 г.	Выпущено заводами про-мышлен. за 1-е полугодие 1941 г.	Всего танков на 1.07.1941 г.	Выпущено за 2-е полугодие 1941 г.	Всего танков на 1.01.1942 г.	Выпущено за 1942 г.	Всего танков на 1.01.1943 г.	Выпущено за 1943 г.	Всего танков на 1.01.1944 г.
1	ИС	-	-	-	-	-	-	-	67	67
2	ИС-2	-	-	-	-	-	-	-	35	35
3	КВ-1	141	282	423	933	1356	1802	3158	-	3158
4	КВ-2	102	111	213	-	213	-	213	-	213
5	КВ-1 с	-	-	-	-	-	624	624	463	1087
6	КВ-8	-	-	-	-	-	102	102	-	102
7	КВ-8с	-	-	-	-	-	25	25	10	35
8	КВ-85	-	-	-	-	-	-	-	148	148
9	Т-35	61	-	61	-	61	-	61	-	61
10	Т-28	502	-	502	-	502	-	502	-	502
11	Т-29	3	-	3	-	3	-	3	-	3
12	Т-34	115	1110	1225	1886	3111	12211	15322	15218	30540
13	Т-О34	-	-	-	-	-	309	309	478	787
14	БТ-7	4675	-	4675	-	4675	-	4675	-	4675
15	БТ-7М	708	-	708	-	708	-	708	-	708
16	БТ-2-5	2434	-	2434	-	2434	-	2434	-	2434
17	Т-50	-	-	-	50	50	15	65	-	65
18	Т-26	11090	116	11206	-	11206	-	11206	-	11206
19	Т-80	-	-	-	-	-	-	-	75	75
20	Т-70	-	-	-	-	-	4883	4883	3343	8226
21	Т-40-60	41	181	222	1873	2095	4474	6569	55	6624
22	Т-38	1142	-	1142	-	1142	-	1142	-	1142
23	Т-37	2418	-	2418	-	2418	-	2418	-	2418
24	Т-27	2581	-	2581	-	2581	-	2581	-	2581
Всего танков		26013	1800	27813	4742	32555	24445	57000	19892	76892

Начальник танкового управления ГБТУ КА генерал-майор инженерно-танковой службы Афонин ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 663. Л. 9. Подлинник (11403).

30 января 1942 г. были подготовлены КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ИМПОРТНЫХ АВТОМАШИН

Марка машин	Грузоподъемность	Тип двигателя	Мощность двигателя	Максимальн. скорость машины	Емкость бензобака	Сорт горючего	Тент	Буксирное приспособление	Лебедка
Бантам Легковая разведывательная машина с 2-мя ведущими осями	4 чел. или 250 кг	Карбюраторный	45 л. с.	85 км/ч	38л	Бензин 1 сорт	Имеется	Имеется	Нет
Додж 2-хосный с 1-ой ведущей осью	1,5т	Карбюраторный	115л. с.	68 км/ч	60л	Бензин	нет	нет	нет
Форд 2-хосный с 1-ой ведущей осью	1,5-2 т	Карбюраторный	75 л.с.	50-60 км/ч	60л	Бензин 2 сорта	нет	нет	нет
Остин 2-хосный с 1-ой ведущей осью	2т	Карбюраторный	60 л. с.	65 км/ч	115л	Бензин 2 сорта	Имеется	нет	нет
Бедфорд 2-хосный с 1-ой ведущей осью	2т	Карбюраторный	72 л.с.	65 км/ч	90л	Бензин	Имеется	Имеется	нет
Форд-Мармон Керингтон 2-хосный с 2-мя ведущими осями	2т	Карбюраторный	95 л.с.	70 км/ч	215л	Бензин 2 сорта	нет	Имеется	нет
Интернейшен 3-хосный со всеми ведущими	2,5т	Карбюраторный	100 л. с.	70 км/ч	150л	Бензин	Имеется	Имеется	Имеется
Студебекер 3-хосный со всеми ведущими	2,5т	Карбюраторный	100 л.с.	70 км/ч	150л	Бензин	Имеется	Имеется	Имеется
Остин 3-хосный со всеми ведущими	3т	Карбюраторный	72 л.с.	55 км/ч	120л	Бензин	Имеется	Имеется	нет

Начальник 5 отдела АТУ ГАБТУ КА военинженер 1 ранга Лебедев
Ст. помощник начальника 5 отдела военинженер 2 ранга Церетлишвили
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11386. Д. 138. Л. 10. Подлинник (11211).

6. ГАБТУ КА - тов. Федоренко выделить для формируемых танковых бригад:

а) **Английские бронетранспортеры** по 3 шт. на бригаду - всего 360 шт.

б) Импортные трехосные автомашины (**Студебеккер и Интернешнэл**) в качестве тягачей для артсистем по 8 шт. на бригаду - всего 960 штук, из них:

6. GABTU SC - ing. Fedorenko aside for armored brigades are formed:

а) The **British armored personnel carriers** 3 pieces. a brigade - only 360 pieces.

б) three-axle motor vehicle import (Studebaker and International) as tractors for artillery systems 8 pcs. a brigade - only 960 pieces, among them:

в феврале	320 шт.
в марте	320 шт.
в апреле	320 шт.

Кроме того, 2.5 тонные автомашины (ОСТИН) под автокухни по 6 шт. на бригаду – всего 720 штук, из них:

In addition, the 2.5 ton vehicle (Austin) under avtokuhni 6 pcs. a brigade - only 720 pieces

в феврале	240 шт.
в марте	240 шт.
в апреле	240 шт.

9 февраля 1942 г. была подготовлена СПРАВКА О ПОСТАВКЕ И ЗАВОЗЕ ИМПОРТНЫХ МАШИН ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 ФЕВРАЛЯ 1942 г.

Supply and import of foreign cars, as of 1 February 1942

№	Марка машин	Тоннаж в тоннах	Поставлено supplied	Из них:				Находится в порту отправления Waiting in western ports
				Завезено в СССР в Север, порты Thru Northern Ports	Находится в пути: Still in domestic ports			
					В Северные порт. northern	В Южные порт. southern	Всего	
1.	Студебекер	2,5	982	522	280	180	460	0
2.	Интернейшенал-Харверстер	2,5	500	191	307	-	307	2
3.	Дженерал-Моторс	2,5	874	-	176	-	176	698
	Итого 2,5 тонных		2356	713	763	180	943	700
4.	Форд	1,5	5474	1300	2854	1318	4172	2
5.	Додж	1,5	3570	412	1404	862	2266	892
6.	Шевроле	1,5	1712	0	100	-	100	1612
	Итого 1,5 тонных		10756	1712	4358	2180	6538	2506
	Всего грузовиков		13112	2425	5121	2360	7481	3206
7.	Бантам легкое.		808	352	456	-	456	0
	Всего автомашин из США		13920	2777	5577	2360	7937	3206
8.	Остин	3,0	-	-	-	-	-	0
9.	Остин	2,0	916	916	-	-	-	0
10.	Бедфорд	2,0	-	-	-	-	-	0
11.	Мармон-Харрингтон	2,0	500	500	-	-	-	-
12.	Виллис легкое.	-	-	-	-	-	-	-
	Итого всех машин		15336	4193	5777	2360	7937	3206

Примечание: По позициям 8, 9 и 10 машины завезены из Англии; По позиции 11 куплены ранее в США вне Соглашения. в/о «Технопромимпорт» Владимиров

Note: The **positions 8, 9 and 10 machines imported from England**; At **position 11** previously purchased in the United States **outside the Agreement**.

v/o "Technopromimport" Vladimirov

ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11386. Д. 123. Л. 19. Подлинник (11211).

16 мая 1942 г. была подготовлена ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА НАЧАЛЬНИКА АТУ ГАБТУ КА В НКВД СССР ПО ВОПРОСУ ПОСТАВКИ ЗАПЧАСТЕЙ К ИМПОРТНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

По данным Наркомвнешторга, на 1 мая 1942 г. Америкой и Англией поставлено для Советского Союза 50 138 автомашин различных марок, из них:

- а) завезено в СССР 13 290 машин;
- б) находится в пути 25 391 машина;
- в) находится в заграничных портах отправления 11 457 машин.

Из числа прибывших машин выдано войсковым частям Красной Армии на 15 мая 1942 г. 7 029 машин.

Несмотря на неоднократные письменные и устные сообщения в «Технопромимпорт» и «Техно-экспорт», ГАБТУ КА на протяжении 4 месяцев не может получить из Наркомвнешторга спецификаций запчастей по маркам автомашин с указанием общего количества заказанных и отправляемых запчастей по номенклатуре с разъяснением, из какого же расчета закупаются для Красной Армии запчасти по каждой марке машин (нормы расчета на 1, 10, 100 и т.д. машин).

Сотрудники «Технопромимпорта» и «Технопромэкспорта» неоднократно на протяжении 4 месяцев заявляли, что спецификации на запчасти высланы из-за границы, но до сего времени ГАБТУ КА их не имеет.

Ставлю Вас в известность, что на сегодняшний день на склады НКО поступили запчасти к следующим машинам:

1. «Остин» 2-осный — 700 ящиков.
2. «Остин» 3-осный — 700 ящиков.
3. «Бедфорд» 1,5-тонный — 700 ящиков.
4. «Бедфорд» 3-тонный — 700 ящиков.
5. «Интернэшнл» — 124 ящика.
6. «Форд» (коммерческий) — 800 ящиков.
7. «Додж» — 750 ящиков.
8. «Бантам» — 2 ящика.
9. «Альбион» — 20 ящиков.
10. «ДМС» — 5 ящиков.
11. «Студебекер» — только 65 номенклатур деталей включая и крепеж.

Из приведенного перечня можно видеть, что запчасти получены по 11 маркам автомашин из 19, поступивших в Советский Союз, из которых 14 марок машин эксплуатируются в войсковых частях и в условиях военных действий, некоторые из них уже требуют ремонта.

В настоящее время уже имеются донесения из войсковых частей различных фронтов о массовых поломках некоторых деталей импортных автомашин, так, например:

1. По автомобилю «Студебекер»:
 - а) трескаются нажимные диски сцепления;
 - б) срабатываются накладки ферадо ведомых дисков сцепления;
 - в) дают трещины картера раздаточных коробок;
 - г) рассыпаются конические роликовые подшипники раздаточных коробок (тимкен № 26883 и №26824).
2. По автомобилю «Додж» с одной ведущей осью:
 - а) ломаются зубья у шестерен полуосей заднего моста;
 - б) ломаются зубья у сателлитов заднего моста.
3. По автомобилю «Додж» с двумя ведущими осями:
 - а) ломаются зубья у ведущей шестерни заднего моста;
 - б) ломаются зубья у ведомой (коронной) шестерни заднего моста.
4. По автомобилю «Форд» (американскому):
 - а) летят храповики коленчатых валов;
 - б) трескаются головки блока двигателя;
 - в) трескаются роторы дистрибутора;
 - г) летят передние рессоры и центровые болты передней рессоры и т.д.

Не имея сведений, что заказано из запчастей по этим машинам, ГАБТУ КА не может определить, в достаточном ли количестве заказаны эти быстро выходящие из строя детали.

Отгружаемые запчасти поступают некомплектно по своей номенклатуре, без учета действительной потребности в них, особенно по деталям ходовой части, электрооборудованию и поршневой группе двигателя, что не дает возможности поддерживать в постоянной готовности эксплуатирующиеся в частях действующей армии автомашины.

В результате поломок вышло из строя несколько задерживается.

Прошу Вас обязать «Техноэкспорт»:

1. Срочно выяснить, на каком пароходе, в составе какого каравана отправлены спецификации на закупленные для нас запчасти и в самый кратчайший срок представить их ГАБТУ КА по маркам с указанием, из какого расчета запасные части заказаны за границей.

В случае, если спецификации погибли, прошу выслать их вторично (желательно самолетом).

2. Одновременно с отправляемыми автомашинами отгружать на одном пароходе полагающееся количество запчастей к ним.
3. Своевременно присылать запчасти и спецификации на вновь закупаемые марки машин, прилагая при этом каталоги запчастей на русском языке.
4. Ускорить отгрузку запчастей к машинам:

- а) «Форд» (канадский) 2-осный с 2 ведущими осями;
- б) «Альбион» 3-тонный с 2 ведущими осями;
- в) «Скаммель»;
- г) «Форд-Мармон-Херрингтон», по которым не поступило ни одной запасной детали. Кроме того, увеличить завоз запчастей по всем остальным машинам, особенно по машине «Студебекер», так как эта машина используется как тягач для артсистем.

Начальник АТУ ГАБТУ КА генерал-майор технических войск Тягунов

Военный комиссар АТУ ГАБТУ КА полковой комиссар Лозовский

ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11386. Д. 123. Л. 71 с об. 72. Копия (11211).

May 16, 1942 have been prepared MEMORANDUM CHIEF ATU GABTU NKVD KA in the USSR on the supply of spare parts for imported vehicles

According Narkomvneshtorg on **May 1, 1942** America and Britain to the Soviet Union supplied **50,138** vehicles of different brands, including:

- a) **delivered** to the USSR **13 290** cars;
- b) is on the **way** of vehicle **25 391**;

c) is in **foreign ports** of departure **11 457** cars.

Among the arrivals of machinery **issued to military units** of the Red Army on **May 15, 1942 7029** cars.

Despite repeated written and verbal messages "Technopromimport" and "Technoexport" GABTU KA for 4 months can not be obtained from Narkomvneshtorg specifications of **spare parts** by brand vehicles, indicating the total number of ordered and sent parts of nomenclature with an explanation of what is calculation for the Red Army purchased parts for each car make (rules based on 1, 10, 100, etc. machines).

Employees' Technopromimport "and" Tekhnopromexport "nerdnokratno for 4 months, stated that the specifications for parts sent from abroad, but so far GABTU CA does not.

I put you on notice that as of today the **warehouses** of NGOs **received parts to the following machines**:

1. "**Austin**" 2-axle - 700 boxes.
2. "**Austin**" 3-axle - 700 boxes.
3. "**Bedford**" 1.5-ton - 700 boxes.
4. "Bedford" 3-ton - 700 boxes.
5. "**International**" - 124 box.
6. "**Ford**" (commercial) - 800 boxes.
7. "**Dodge**" - 750 cases.
8. "**Bantam**" - 2 drawers.
9. "**Albion**" - 20 boxes.
10. "**GMC**" - 5 boxes.
11. "**Studebaker**" - only 65 nomenclatures of parts including fasteners.

From the list we can see that parts obtained from **11 of the 19 brands of vehicles, arrived in the Soviet Union**, of which **14 brands of vehicles in operation in units** and in terms of military action, some of them are already in **need of repair**.

Currently, there are already reports of the military units of different fronts of **massive breakdowns** of certain details of imported vehicles, for example:

1. By car "**Studebaker**":
 - a) crack pressure plate;
 - b) Fires lining ferrado clutch disc;
 - c) give a crack crankcase transfer cases;
 - d) scattered tapered roller bearings transfer boxes (Timken number 26883 and №26824).
2. By car "**Dodge**" with **one leading axis**: **WF-32**
 - a) break the teeth of the gears at the semi-axes of the rear axle;
 - b) break the teeth of the satellites of the rear axle.
3. car "**Dodge**" with **two major axes**: **T-203B**
 - a) break the teeth of the pinion gear at the rear axle;
 - b) break the teeth of the slave (crown) of the rear axle gears.
4. By car "**Ford**" (US):
 - a) fly ratchets crankshafts;
 - b) cracked cylinder head of the engine;
 - c) cracked rotors distributor;
 - d) fly front springs and pivot bolts of the front springs, etc.

Without information that is ordered from parts of these machines, GABTU KA can not determine whether a sufficient number of those ordered to quickly go out of action items.

Ships parts come incompleteness of his nomenclature, without real need for them, especially chassis parts, electrical and piston group of the engine, which makes it impossible to maintain constant readiness to operate in parts of the army vehicles.

As a result, damage breaks down a few cars. Restoring them due to lack of parts is delayed.

I ask you to oblige "Tekhnoexport":

1. Urgent find out what ship, as part of the caravan sent specifications for purchased parts for us in the shortest possible time to submit their GABTU KA on marks indicating from which the calculation of spare parts are ordered overseas.
If the specifications were killed, please send them to the second (preferably aircraft).
2. Simultaneously with the sending motor vehicles ship boat relying on one the number of spare parts.
3. Timely send the parts and specifications for newly purchased car brand, while making **spare parts catalogs in Russian**.
4. Speed up the shipment of **spare parts for machines**:
 - a) "**Ford**" (**Canadian**) of **2-axle 2-driving axles**; **F60L or WOT-8 ?**
 - b) "**Albion**" 3-ton to the 2 driving axles;
 - c) "**Scammel**";
 - d) "**Ford Marmon-Herrington**" which received no spare parts.

In addition, to increase the delivery of spare parts for all other machines, especially in the car, "**Studebaker**" because this machine is used as a **tractor for artillery systems**.

Head of ATU GABTU SC, Major-General engineering troops Tjagunov
Military commissioner of ATU GABTU SC Regimental Commissar Lozovskiy
TSAMO F. 38. Op. 11386. D. 123. L. 71 vol. 72. Copy (11211).

19 мая 1942 г. были подготовлены ПРЕДЛОЖЕНИЕ НКВТ СССР В ГАБТУ КА О ЗАКУПКЕ МАШИН ФИРМЫ «БЕДФОРД»

Сообщаем Вам характеристику грузовых автомобилей «Бедфорд» моделей QL, QU, MW, изготовляемых в Англии одним из заводов в количестве до 50 штук в день, заказать которые, если в этом есть необходимость, представляется возможным.

1. Модель QL трехтонная, с четырьмя ведущими колесами, с лебедкой грузоподъемностью 7 тонн. На грузовике имеется специальный кузов под снаряды и команду. Грузовик используется как артиллерийский тягач.
2. Модель QU трехтонная, с двумя ведущими колесами.
3. Модель MW грузоподъемность 0,75 тонны, скаты из гусматака.

На всех машинах установлены моторы мощностью 75 лошадиных сил. Все машины имеют много взаимозаменяемых частей.

Для доклада народному комиссару сообщите Ваше мнение по этим машинам и целесообразность их закупки в Англии.

Зам. начальника инженерного управления НКВТ СССР Рябченко
ЦАМО. Ф.38. Оп. 11386. Д. 123. Л. 82. Подлинник (11211).

19 мая 1942 г. вышло РАСПОРЯЖЕНИЕ ГЛАВЛИТА О ЗАПРЕТЕ НА ПУБЛИКАЦИЮ ДАННЫХ ПО ИМПОРТНЫМ ТАНКАМ
Запретить в печати опубликовывать какие бы то ни было данные и сведения об английских танках: «Черчилль» и «Тетрарх» (МК-УП).

О танках «Матильда» (МК-П) и «Валентин» (МК-Ш) разрешается печатать данные и опубликовывать фотоснимки, не раскрывающие при этом деталей устройства боевых помещений танка и механизмов управления.

Уполномоченный СНК СССР по охране военных тайн в печати и начальник Главлита Н. Садчиков
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 647. Л. 112. Копия (11211).

May 19, 1942 have been prepared OFFER NKVT USSR GABTU KA on Procurement of car company "**Bedford**"

Please be advised characteristic trucks "**Bedford**" models **QL, QU, MW**, manufactured in England by one of the plants in an amount of up to **50 pieces a day**, to order that, if necessary, it is possible.

1. Model **QL 3-ton, four-wheel drive**, with a winch lifting capacity of 7 tons. On a truck there is a **special body** under the shells and command. Truck used as **artillery tractor**.
2. Model **QU three-ton, two-wheel drive**.
3. Model **MW** capacity of **0.75 tons**, rays of **airless tire**.

All machines installed engines capacity of 75 horsepower. All machines have a lot of interchangeable parts.

For the report, the People's Commissar let your opinion on these machines, and the expediency of their purchases in England.

Zam. Head of Engineering Management NKVT USSR Riabchenko
TSAMO F.38. Op. 11386. D. 123. L. 82. The original (11211).

May 19, 1942 issued a decree Glavlit ban on the publication of data on **import Tanks**

Prohibit the press to publish whatever else data and information on the British tanks, "**Churchill**" and "**Tetrarch**" (МК-VII).

About tanks "**Matilda**" (МК-II) and "**Valentine**" (МК-III) is allowed to publish the data and publish the photographs do not disclose details of the device at the same time combat space of the tank and control mechanisms.

Commissioner SNK for the protection of military secrets in the press and head of Glavlit N. Sadchikov
TSAMO F. 38. Op. AL 11355. D. 647. 112. A copy of (11211).

25 мая 1942 г. состоялось РЕШЕНИЕ АТУ ГАБТУ В НКВТ СССР О ЗАКАЗЕ МАШИН ФИРМЫ «БЕДФОРД» МОДЕЛИ «QL»

По своей тактико-технической характеристике грузовой автомобиль «Бедфорд», модели «QL» (3-тонный с 4 ведущими колесами) является чрезвычайно ценной машиной для Красной Армии.

Необходимо заказать фирме «Бедфорд» для НКО СССР возможно большее количество машин этой модели.

Начальник АТУ ГАБТУ КА генерал-майор технических войск Тягунов

Военный комиссар АТУ ГАБТУ КА полковой комиссар Лозовский
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11386. Д. 123. Л. 83. Копия (11211).

May 25, 1942 the **decision** was made in the ATB GABTU NKVT USSR voucher COMPANY "**Bedford**" model «**QL**»
In its tactical and technical characteristics of the truck, "Bedford" model «QL» (**3-ton 4-wheel drive**) is **extremely valuable vehicle for the**

It is necessary to order the company "Bedford" for NKO **greatest possible number** of cars of this model.
Head of ATU GABTU SC, Major-General engineering troops Tjagunov
Military commissioner of ATU GABTU SC Regimental Commissar Lozovskiy
CAMD. F. 38. Op. 11386. D. 123. L. 83. Copy (11211).

5 июля 1942 г. был подготовлен ПЛАН ПОЛУЧЕНИЯ НКО АВТОМАШИН НА ИЮЛЬ МЕСЯЦ 1942 г.
В дополнение к № 712461с от 23.6.1942 г. сообщаю план получения автомашин НКО на июль месяц 1942г.
July 5, 1942 has been prepared by NKO terms of getting cars on the month of July 1942
In addition to the number 712461s from 06.23.1942 it was reported plan to produce cars NKO in July 1942.

Импортные автомашины:	
Виллис	- 1 000 штук
Студебекер	- 1 475 штук
Джиемси	- 467 штук
Шевроле	- 1 800 штук
Форд	- 516 штук
Додж	- 1 245 штук
Интернейшнл	- 26 штук
Бантам	- 5 штук
Бедфорд	- 84 штуки
Форд	- 63 штуки
Итого:	- 5 678 штук
Отечественные автомашины:	
ГАЗ	- 620 штук
ЗИС	- 880 штук
Итого:	- 1 500 штук
Всего:	- 7 178 штук

Прошу обеспечить эти машины водительским составом.

Please ensure drivers for these cars.

Начальник АТУ ГАБТУ КА генерал-майор технических войск Тягунов
Военный комиссар АТУ ГАБТУ КА полковой комиссар Лозовский
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11386. Д. 118. Л. 308. Копия (11211).

8 августа 1942 г. было подготовлено ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ОТЧЕТУ НИ ПОЛИГОНА ГАБТУ КА ОБ ИСПЫТАНИИ ИМПОРТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ: «ФОРД: WOT8», «ДОДЖ» И «ШЕВРОЛЕ» БУКСИРОВКОЙ АРТСИСТЕМ

В утвержденной программе для данных испытаний в § 1 «Цель испытаний» указано, что в результате испытаний должна быть составлена подробная техническая характеристика автомобилей и должна быть определена надежность работы агрегатов, механизмов и прицепных устройств.

Первая из поставленных задач не выполнена, так как приведенная в отчете характеристика далеко не полна и, кроме того, имеет ряд неточностей.

Например, вместо обозначения модели автомобиля проставлена марка, обозначения 2x2 даны неправильно — следует обозначать 4x4, модель армейского грузовика «Шевроле: С-7107», а не ТМ-10-1127 как указано в характеристике (это обозначение каталога запчастей и инструкции). Мощность двигателя Форд-8 не 90 л.с., а 95 л.с. Мощность двигателя Додж Т-203-В не 100 л.с., а 85 л.с. Ряд данных, приведенных в характеристике, не совпадает с таковыми, помещенными в памятках по этим машинам, разработанным НИ полигоном.

Вторая задача, то есть определение надежности агрегатов и механизмов, можно считать, также не решена, ибо вместо намеченного километража пробеговых испытаний в 1500 км в программе было утверждено 250 км, а в действительности пройдено 350 км (100 км по шоссе и 250 км по грунту).

Естественно, что такой общий километраж совершенно недостаточен, чтобы сделать сколько-нибудь надежные выводы в отношении поставленной задачи.

Тот факт, что у автомобиля «Форд WOT88» из-за перекосов кабины и ненадежности ее крепления к раме вырвало шпильку крепления радиатора к кабине, что повлекло за собой некоторые повреждения в системе охлаждения, позволяет сделать вывод, что для данной машины и 350 км пробега в тяжелых дорожных условиях достаточны для того, чтобы выявить ее некоторые слабые стороны.

Для других испытанных машин этот километраж, по-видимому, слишком недостаточен.

Не следует также забывать, что, например, для автомобиля «Шевроле» - мод. С-7107 (4x4) максимальный вес буксируемого груза, по данным фирменной инструкции, составляет 1816 кг (4000 фн.). Примерно такого порядка будут величины максимально буксируемого груза для других машин.

Таким образом, можно предполагать, что длительная эксплуатация рассматриваемых машин с буксировкой артсистем около 3 тонн может вызвать некоторые ненормальности (в части усиленных износов, а возможно, и поломок в наиболее слабых местах) в работе данных машин.

ВЫВОДЫ:

1. В пределах установленного километража пробеговых испытаний работа НИ полигона проведена вполне удовлетворительно.
2. Получены ответы на ряд важных и конкретных вопросов, характеризующих тяговые возможности, проходимость и технико-экономические показатели испытанных машин.
3. Ряд полученных данных может быть использован как инструктивный материал для войсковых частей, использующих данные автомобили (например, указания, на каких передачах в главной и раздаточной коробках преодолевались те или иные участки дорог, использование стального троса для извлечения буксируемых систем при их застревании на слабых грунтах и т. д.).
4. Полученные в результате проведенных кратковременных испытаний данные следует рассматривать как предельные возможности испытанных машин, подлежащие уточнению в дальнейшей войсковой эксплуатации.
5. Отмечается некоторая небрежность в исполнении части работы, относящейся к составлению технических характеристик машин.
6. Необходимо проведение дополнительных испытаний по специальной программе для выявления надежности работы агрегатов машин при буксировании ими систем весом до 3 тонн.

Ст. инженер 5 отдела АТУ ГАБТУ КА военинженер 3 ранга Хальфан

Начальник 5 отдела АТУ ГАБТУ КА инженер-подполковник Лебедев

ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11386. Д. 138. Л. 117-119. Подлинник (11211).

August 8, 1942 has been prepared OPINION ON REPORT NO GROUND GABTU KA on **testing** of imported vehicles, "Ford: **WOT8**", «**DODGE**» and «**Chevrolet**» **gun tractors**

The approved program for the tests in § 1 "The purpose of the tests" indicated that the test results should be made detailed technical characteristics of the car and must be determined reliability of the machines, tools and tow hitch.

The first of the tasks are not completed because of characteristics contained in the report is not complete, and, moreover, has a number of inaccuracies.

For example, instead of the model name of the car surrounding the brand designation of 2x2 are wrong - should be marked **4x4**, model army truck "**Chevrolet: C-7107**", rather than the **TM-10-1127** as indicated in the description (this designation and instructions spare parts catalog). Ford Motor Power-8 90 hp a95l.s. Engine power **Dodge T-203-B** is not 100 hp and 85 hp. Some data presented in the characteristic does not coincide with those placed in the Guidelines on these machines, to develop any polygon.

The second problem, that is, determining the reliability of assemblies and mechanisms can be considered, not solved, because instead of the planned mileage probegovy test of 1500 km in the program was approved by 250 km, and actually passed 350 km (100 km of highways and 250 km on the ground).

Naturally, such a total mileage is absolutely insufficient to draw any reliable conclusions regarding the task.

The fact that the car "**Ford WOT8**" because of the distortions cockpit and the unreliability of its attachment to the frame pulled out the pin fixing the radiator to the cabin, which resulted in some damage in the cooling system leads to the conclusion that for the machine, and 350 kilometers in heavy traffic conditions are sufficient to reveal some of its weaknesses.

For other machines tested this kilometrage apparently too insufficient.

We should not forget that, for example, for a car "**Chevrolet**" - **mod. C-7107 (4x4)** the maximum towing weight, according to the original instructions is 1816 kg (4000 lb.). About this order of magnitude will be a maximum towing capacity for the other machines.

Thus, we can assume that the long-term operation of the machines under consideration towing artillery systems of about 3 tons may cause some abnormality (in terms of increased wear, and perhaps even damage to the weakest point) in the machine data.

CONCLUSIONS:

1. Within the established mileage probegovy test work conducted NOR landfill satisfactorily.
2. Get answers to a number of important and specific issues that characterize the traction capabilities, cross-country and technical and economic indicators of the tested machines.
3. Some of the data can be used as guidance for the military units, using these vehicles (eg, instructions on what gear in the transfer case and the main overcome certain road sections, the use of wire rope to retrieve the towed systems at their jam on weak soils, and so on. d.).
4. obtained as a result of short-term test data should be viewed as an opportunity to test the limits of machines, subject to confirmation in the subsequent military operation.
5. There is some negligence in the performance of the work relating to the preparation of the technical characteristics of the machines.
6. It is necessary to conduct **additional tests** on a special program to identify the reliability of the units in the vehicles towing systems of

up to 3 tons.

Art. Engineer Division 5 ATU GABTU SC Military Engineer of rank 3 Khalfan

5 Head of the Department of ATU GABTU spacecraft engineer Lieutenant Colonel Lebedev

TSAMO F. 38. Op. 11386. D. 138. L. 117-119. Original (11211).

9 февраля 1943 г. была подготовлена ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА СТАРШЕГО ВОЕНПРЕДА НАЧАЛЬНИКУ УС ГАВТУ КА О СБОРКЕ ИМПОРТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА АВТОЗАВОДЕ им. МОЛОТОВА
Постановлением СНК СССР № 59-23сс от 18.01.1943 г. и приказом НКСМ № 29сс от 20.01.1943 г. автозавод им. Молотова обязан сдать НКО в I квартале 1943 г. 7000 импортных автомобилей, в том числе 1250 в январе, с доведением суточного темпа сборки к концу января до 100 машин в сутки.
Постановление СНК СССР и приказ НКСМ об увеличении сборки импортных автомобилей заводом не выполнены. За январь месяц сдано НКО импортных автомобилей: «Форд» — 28, «Шевроле» - 4x2 — 380, «Шевроле» - 4x4 — 204, всего 612 автомобилей вместо 1250 машин, при остатке комплектных узлов для сборки на 718 машин. Суточный темп сборки к концу января не превышал 20-25 автомобилей в сутки.
Ст. военпред ГАВТУ КА инженер-майор Куроптев
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11593. Д. 10. Л. 9-10. Подлинник (11403).

February 9, 1943 has been prepared by military representatives MEMORANDUM SENIOR CHIEF FF GAVTU KA ABOUT COLLECTION imported cars at its car factory **GAZ IM.MOLOTOV**

SNK number 59-23ss on 18.01.1943 and the Order of NaCSA number 29ss on 01.20.1943, the Automobile them. Molotov is obliged to hand over NGOs in the **1st quarter of 1943** of **7,000 imported vehicles**, including in January 1250, bringing to the daily rate of the assembly by the end of January to **100 vehicles per day**.

SNK and NaCSA order to increase the assembly plant imported cars are not met.
During the month of **January** NGOs put imported cars, "**Ford**" - **28** "**Chevrolet**" - **4x2 - 380**, "**Chevrolet**" - **4x4 - 204**, only **612** cars instead of trucks in 1250, with the balance of complete assemblies for assembly on 718 machines.
The daily rate of assembly to the end of January **did not exceed 20-25 cars per day**. he design department of the plant.
Art. military representative GAVTU spacecraft engineer major Kuroptev
TSAMO F. 38. Op. 11593. D. 10. L. 9-10. Original (11403).

14 февраля 1944 г. была подготовлена ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАЧАЛЬНИКА ГБТУ КА НАЧАЛЬНИКУ УФ и БП БТ и МВ КА О НЕОБХОДИМОСТИ ИЗДАНИЯ КАТАЛОГОВ ДЕТАЛЕЙ ИМПОРТНЫХ ТАНКОВ И БРОНЕТРАНСПОРТЕРОВ № 520737

В настоящее время из Америки на вооружение Красной Армии в основном поступают танки М4-А2, бронетранспортеры М3-А1 и СУ-57 (на базе М-2).

На указанные марки машин каталогов, изданных на русском, языке не имеется.

Отсутствие этих каталогов сильно тормозит правильную организацию полевого ремонта в войсковых частях.

В настоящее время НИБТ полигоном подготовлены к изданию эти каталоги.

Прошу Вашего распоряжения об издании каталогов деталей танков, бронетранспортеров следующим тиражом:

1. М4-А2 - 1500 экз.

2. М3-А1 - 1000 экз.

3. М-2 - 1000 экз.

Приложение: упомянутые каталоги. 1

Зам. начальника Главного бронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенант инженерно-танковой службы Лебедев

ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 2190. Л. 11. Копия.

№586 ОТЧЕТ О РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОТДЕЛА ГАВТУ КА

14 февраля 1944 г.

Технический отдел ГАВТУ КА был организован в декабре 1942 г., одновременно с организацией ГАВТУ КА. В это время отдел состоял из 3-х человек.

В течение первой половины 1943 г. происходило расширение отдела, который окончательно сформировался в штатном составе 7 офицеров и 8 вольнонаемных.

Работа технического отдела охватывает научно-технические вопросы и касается многих технических проблем, связанных с работой автомобильных войск Красной Армии и управлений ГАВТУ КА.

Техническим отделом были проведены следующие наиболее важные работы с привлечением в отдельных случаях квалифицированных специалистов:

1. Разработаны технические условия на выбраковку деталей и ремонт автомобиля Додж ШР-32.

2. Составлено и издано руководство по применению карбинольного клея для ремонта автодеталей.

3. Составлены сборники технических условий на ремонт, выбраковку, сборку и испытания автомобилей ГАЗ-АА и Форд-б (2С8Т).

4. Составлена и издана инструкция по применению специального путевого клея ЦНИИАТа для ремонта в пути металлических, пластмассовых и стеклянных деталей автомобиля.

5. Составлены и изданы технологические карты на ремонт деталей автомобилей ЗИС-5, ГАЗ-АА и М-1, экспонированных на выставке ГБТУ КА. 2

8. Проведена работа по центробежной заливке тонкостенных вкладышей подшипников при их ремонте.

9. Проведен ряд работ по увеличению срока службы импортных автомобилей в армейских условиях, за счет повышения антидетонационных качеств отечественных автобензинов.

10. Проведена экспериментально-испытательная работа по повышению экономии отечественных автодвигателей за счет повышения степени сжатия.

11. Проведен ряд работ по улучшению качества автобензина и масла, применяемого для автомобильного парка Красной Армии.

12. Разработаны конструкции жестких сцепок для импортных автомобилей Форд-б (2С8Т), Шевроле-3116 и Додж \Ф-32.

13. Проведены предварительные испытания и составлен отчет спаренных жесткой сцепкой автомобилей при периодической параллельной работе их двигателей.

14. Разработана конструкция, позволяющая питать генераторным газом двигатели двух автомобилей от одной газогенераторной установки.

15. Разработана конструкция автоматической жесткой сцепки для автомобиля ГАЗ-АА.

16. Проведено испытание газогенераторных автомобилей ЗИС-5 и ГАЗ-АА с головками блока цилиндров и задними мостами бензиновых автомобилей. Техническим отделом были подготовлены к печати:

1. Справочник по тактико-техническим характеристикам автомобилей Германской армии.

2. Справочник — «Технические характеристики советских и импортных автомобилей».

3. Краткое руководство по хранению и применению этиловой жидкости В-20 и этилированных автомобильных бензинов (совместно с УСГ КА).

4. Инструкция по подготовке автомобилей Красной Армии к весенне-летней эксплуатации (совместно с УЭА).

5. Инструкция по подготовке автомобилей Красной Армии к осенне-зимней эксплуатации (совместно с УЭА).

6. Инструкция по объему технических осмотров импортных автомобилей (совместно с УЭА). По заказу технического отдела и при его консультации и участии были выпущены Воентехфильмом следующие кинофильмы:

1. Гидравлические тормоза и вакуумные усилители.

2. Вождение автомобиля (в летних условиях).

3. Два киножурнала, посвященные газогенераторным автомобилям.

В связи с работами, проведенными по заданию и при участии технического отдела, приняты следующие постановления и решения, значительно улучшающие качество автобензинов и автолов и увеличивающие срок службы импортных автомобилей:

1. Постановление ГОКО №3146-сс от 8.04.1943 г. за подписью т. Сталина И.В., о переводе с 25.04.1943 г. импортного автопарка Красной Армии на снабжение этилированным автобензином. На основе этого постановления ГОКО был издан Приказ НКО №0279 от 18.04.1943 г.

2. Распоряжение СНК СССР №15205-рс от 10.08.1943 г. за подписью т. Берия Л.П., обязывающее НКНефть начиная с августа 1943 г. вырабатывать и сдавать УСГ КА для импортных автомобилей автобензин с концом кипения не выше 220°С.

3. Распоряжение СНК СССР №16384-рс от 26.08.1943 г. за подписью т. Берия Л.П. об улучшении качества автолов с запрещением производства и применения для автопарка Красной Армии омыленных автолов и выпуске НКНефтью для Красной Армии автолов только серноокислотной очистки.

Для наиболее эффективной работы отдела необходимо было создать экспериментальную и испытательную базу, которая могла бы временно, впредь до организации научно-испытательного института ГАВТУ КА и полигона, заниматься научно-испытательной работой по изучению автомобильной материальной части, поступающей на снабжение Красной Армии.

С этой целью техническим отделом была организована экспериментально-испытательная база — 203 научно-испытательный батальон ГАВТУ КА и испытательная группа технического отдела при 59 ОАТР, в которых ведется научно-испытательная работа.

Испытательная группа технического отдела при 59 ОАТР проводит работу с различными марками импортных автомобилей в количестве около 70, поступивших на снабжение Красной Армии. На этих автомобилях проводятся планомерные систематические дорожно-эксплуатационные испытания в обычных армейских условиях с целью выявления надежности и

прочности конструкций импортных автомобилей, их приспособленности к работе в наших дорожных условиях, для определения технических и эксплуатационных характеристик машин, особенностей их обслуживания, причин характерных неисправностей и поломок и установления норм расхода ГСМ и запасных частей.

Из числа наиболее важных работ, проведенных испытательной группой технического отдела, необходимо отметить следующие:

1. Испытание автомобиля Форд СРУ.
2. Испытание автомобиля Додж УС-51.
3. Испытание автомобиля Додж Т-110-Б-5.
4. Испытание автомобилей Форд-6 (2С8Т), Додж \Ф-32, Шевроле С-7107, Студебекер Ш-6 и СМС ССКЛУ-352 при работе их на автобензине 2 сорта с примесью этиловой жидкости и без примеси.
5. Испытание автомобилей Форд 2С8Т и Додж МГР-32 на сжиженном газе.
6. Определение износов двигателей импортных автомобилей.
7. Определение емкостей гидравлических тормозных систем импортных автомобилей.
8. Испытание заменителей импортных тормозных жидкостей (1-Л, 2-Л, Б СК).
9. Испытание мероприятий по уменьшению разжижения масла в картерах импортных двигателей.
10. Испытание рессор отечественного производства для импортных автомобилей.
11. Испытание антифризов для импортных автомобилей. 203 НИБ обладает экспериментальной базой, состоящей из:

1. Лаборатории двигателей с 6 стендами.
2. Лаборатории ГСМ.
3. Карбюраторной лаборатории.
4. Лаборатории электрооборудования. (Лаборатории мало оснащены, требуют расширения).
5. Экспериментальные мастерские.

Из числа наиболее важных научно-испытательных работ, проведенных батальоном, необходимо отметить следующие:

1. Повышение экономики двигателей ГАЗ, за счет повышения степени сжатия.
2. Перевод автомобилей и обкатка двигателей после капитального ремонта на сжиженный газ.
3. Применение нефтяного и сжиженного газов для сварки и резки металлов вместо карбида кальция.
4. Испытание автомобилей повышенной проходимости.
5. Изготовление и испытание регенераторов для отвержденного бензина.
6. Сравнительные испытания двигателей Форд и ЗИС-5 по определению степени разжижения топливом картерного масла.
7. Испытание двигателя Форд С8Т (1943 года).
8. Испытания двигателя Форд 2С8Т (1942 года).
9. Перевод двигателей лебедек азростатной защиты ПВО на питание загрязненным водородом.
10. Испытание трофейного автомобиля Хорьх.
11. Приспособление газогенераторных автомобилей ЗИС-21 и ГАЗ-42 для работы на сырой древесине.

Для решения ряда актуальных научно-технических вопросов автомобильной службы технический отдел привлекал также НИБТ полигон ГБТУ КА и другие научно-исследовательские и производственные организации, в частности НАТИ, МВТУ, ЗИС, ГАЗ. В виде примера можно привести следующие работы, проведенные указанными выше организациями по заданию технического отдела:

1. Определение влияния отечественного автомобильного бензина на состояние смазки в картерах импортных двигателей и испытание мероприятий по борьбе с разжижением смазки в двигателях импортных автомобилей.
2. Сравнительные испытания автомобилей ГАЗ-67 и Виллис МВ.
3. Испытания двигателей ГАЗ и ЗИС с повышенной степенью сжатия на этилированном бензине.
4. Стендовые испытания двигателей автомобилей: Интернационал, Додж, СМС, Студебекер, Форд, Шевроле и Виллис.

При техническом отделе организована техническая библиотека, насчитывающая к настоящему времени около 3000 книг по различным вопросам автомобильной техники.

В соответствии с постановлением ГОКО, ГАВТУ КА закончена организация постоянно действующей выставки по ремонту и эксплуатации автомобилей. Основная работа по организации выставки была выполнена техническим отделом, которому выставка до 20 января 1944 г. непосредственно подчинялась, а затем приказом начальника ГАВТУ КА была передана в подчинение ремонтному управлению ГАВТУ КА.

Начальник технического отдела ГАВТУ КА инженер-полковник Лавров
ЦАМО. Ф. 41. Оп. 11584. Д. 443. Л. 20-26. Подлинник (11403).

February 14, 1944 has been prepared MEMORANDUM Deputy Chief GBTU SC CHIEF UV BT and BP and MB CA About **necessity of publishing a catalog of parts IMPORT tanks and armored vehicles** number 520,737

Currently in America by the Red Army in the mainly come M4A2 tanks, armored personnel carriers M3A1 and SU-57 (based on the M-2).

On these machines brand catalogs published in Russian language is not available.

The absence of these directories strongly inhibits the proper organization of field repairs in military units.

Currently **NIBT polygon** prepared to publish these directories.

I ask for your order on the publication of catalogs of parts of tanks, armored personnel carriers in the following edition:

1. M4A2 - 1500 copies.
2. M3A1 - 1000 copies.
3. M2 - 1000 copies.

Appendix: The mentioned katalogi.1

Zam. Chief armored management of the Red Army, Lieutenant-General of Engineering and Tank Service Lebedev
TSAMO. F. 38. Op. 11355. D. L. 2190. 11. Copy.

№586 REPORT technical department GAVTU KA

February 14, 1944

Technical department GAVTU KA was organized in December 1942, together with the organization GAVTU spacecraft. At this time, the department consisted of 3 persons.

During the first half of 1943 is an expansion card that is finally formed organic to seven officers and eight civilians.

The work of the technical department covers the scientific and technical questions and concerns many technical problems associated with the operation of motor forces of the Red Army and offices GAVTU KA.

Technical Department carried out the following most important work, involving in some cases qualified professionals:

1. Specifications for culling parts and car repairs **Dodge WF-32**.
2. Compiled and issued guidance on the use of carbinol glue for repairing auto parts.
3. compiled collections of specifications for repair, culling, assembly and testing of GAZ-AA and **Ford 6 (2G8T)**.
4. Compiled and published instructions for use of a special glue TsNIATa track to repair the road metal, plastic and glass components of the car.
5. compiled and published routings for repairs of car parts ZIS-5, GAZ-AA and M-1, exhibited at an exhibition GBTU KA.2
8. Work on the centrifugal casting of thin-walled bearing shells at their repair.
9. A number of works to increase the service life of imported vehicles in military terms, by increasing the anti-knock quality of domestic motor gasoline.
10. An experimental test work to improve the local economy of engines by increasing the compression ratio.
11. A number of works to improve the quality of gasoline and oil to be used for the car park of the Red Army.
12. Designs of rigid couplings for imported cars **Ford 6 (2G8T)**, **Chevrolet 3116** and **Dodge WF-32**.
13. Preliminary test and compiled a record of coupled rigid drawbar vehicle periodically during parallel operation of their engines.
14. The design, allowing fuel gas generator engines of two cars from a gas generator.
15. The design of automatic rigid coupling for GAZ-AA.
16. A test gas vehicles ZIS-5 and GAZ-AA with the cylinder head and rear axles gasoline vehicles.

Technical Department have been prepared for publication:

1. Guide to the tactical and technical characteristics of the car of the German army.
2. Manual - "Specifications of Soviet and foreign cars."
3. Quick Guide to storage and application of ethyl fluid B-20, and leaded gasoline (in conjunction with USG SC).
4. Instructions for the preparation of cars of the Red Army to the spring-summer operation (with AER).
5. Instruction for preparation of cars of the Red Army for the autumn-winter operation (with AER).
6. Instructions volume technical inspections of imported vehicles (with AER).

On request of the technical department and with his advice and participation were issued Voentehfilmom following movies:

1. Hydraulic brake and the vacuum amplifier.
2. Driving a car (in summer conditions).
3. Two newsreel devoted to gas vehicles.

In connection with the work carried out on the instructions of and with the participation of the technical department, made the following resolutions and decisions, significantly improves the quality of gasoline and avtol and increase the service life of imported vehicles:

1. Resolution GFCS №3146-ss on 04/08/1943, signed t. Stalin IV, on the transfer to the 04/25/1943, the foreign fleet of the Red Army to supply leaded motor gasoline. On the basis of this ruling was issued Order GFCS NGOs №0279 from 04.18.1943, the
2. Order SNK №15205-pc from 08.10.1943, signed m. LP Beria, obliging NKNeft since August 1943 to develop and pass the spacecraft USG for imported vehicles with gasoline end boiling point of not higher than 220 ° C.
3. Order SNK №16384-pc from 08.26.1943, signed m. LP Beria improving the quality of avtol the prohibition of production and use in the vehicle fleet of the Red Army-governmental saponified avtol and NKNeftyu issue for the Red Army avtol only sulfuric acid cleaning.

For the most efficient operation of the department was to create an experimental and testing base, which could temporarily, pending the organization of scientific-testing institute GAVTU spacecraft and the landfill, engage in research and testing work on the study material of the car coming to supply the Red Army.

To this end, the technical department has organized experimental-test base - 203 Research and Experimental battalion GAVTU spacecraft and Test team of the technical department at 59 OATR, which carries out scientific testing work.

The test group of the Technical Department at 59 OATR works with **various brands of imported cars in the amount of 70** received on the supply of the Red Army. On these vehicles systematic road performance tests in conventional military terms to identify the reliability and durability of structures imported cars, their fitness for use in our road conditions, to determine the technical and operational characteristics of the machines, especially their service because of the nature-tion faults and failures and norm-setting fuel consumption and spare parts.

Among the most important works carried out by the technical department of the **test**, it is necessary to note the following:

1. The test vehicle **Ford GPW**.
2. Test vehicle **Dodge WC-51**.
3. Test vehicle **Dodge T-110-L-5**.
4. Test of **Ford-6 (2G8T)**, **Dodge WF-32**, **Chevrolet C-7107**, **Studebaker US6** and **GMC CCKW-352** during operation of 2 grades of gasoline with a mixture of ethyl fluid and without impurities.
5. Test of Ford 2G8T and Dodge WF-32.
6. Determination of engine wear imported cars.
7. Determination of tanks for hydraulic braking systems of imported cars.
8. Test substitutes imported brake fluid (1-A, 2-A, B SC).
9. The test measures to reduce dilution of imported oil in the crankcase engine.
10. Test the springs of domestic production for imported cars.
11. Test antifreeze for imported cars.

NIB has 203 experimental base, consisting of:

1. Laboratory engines with 6 stands.
2. Laboratories fuel.
3. Carburetor laboratory.
4. Laboratory of electrical equipment. (Laboratories equipped with small, require expansion).
5. Experimental workshops.

Among the most important scientific test work conducted by battalion, you must note the following:

1. Increased gas engine of the economy, by increasing the compression ratio.
2. Transfer vehicles and running the engine after major repairs to LPG.
3. The use of oil and liquefied gases for welding and cutting metals instead of calcium carbide.
4. Test-road vehicles.
5. Manufacturing and testing of regenerators for gasoline cured.
6. Comparative tests of engines Ford and ZIS-5 to determine the degree of dilution fuel crankcase.
7. Test engine **G8T Ford (1943)**.

8. Test the engine **2G8T Ford (1942)**.
9. Translation engines winches aerostat air defense protection to food contaminated with hydrogen.
10. Test trophy car **Horch**.
11. Adaptation gas vehicles ZIS-21 and GAZ-42 to work on the raw wood.

In order to solve a number of pressing issues of scientific and technical automotive service engineering department also attracted NIBT landfill GBTU satellites and other research and industrial organizations, in particular, NATI, Moscow Higher Technical School, ZIS, GAS. As an example, the following work carried out by the above organizations on the instructions of the technical department:

1. Determination of the effect of domestic motor gasoline on the state of lubrication in the crankcases of imported engines and test measures to combat thinning lubrication for engines imported cars.
2. Comparative tests **GAZ-67** and **Willys MB**.
3. Testing engines GAZ and ZIS with increased compression ratio on leaded gasoline.
4. Car **engine** test bench: **International, Dodge, GMC, Studebaker, Ford, Chevrolet** and **Willys**.

If the technical department organized a technical library with so far about 3,000 books on various aspects of automotive engineering. In accordance with the decision of the GFCS GAVTU spacecraft over the organization a permanent exhibition on the repair and maintenance of vehicles. The main work on the organization of the exhibition was carried out technical department, which show up to January 20, 1944 is directly accountable, and then the order of the chief GAVTU spacecraft was transferred to the subordination of the repair management GAVTU spacecraft.

Head of Technical Department GAVTU SC colonel Lavrov
TSAMO. F. 41. Op. 11584. D. 443. L. 20-26. Original (11403).

18 августа 1944 г. были подготовлены СООБРАЖЕНИЯ НАЧАЛЬНИКА АВТОБРОНЕТАНКОВОГО ОТДЕЛА ВМФ ПРЕДСЕДАТЕЛЮ НТК ГАВТУ КА О ПРОВЕДЕНИИ ИСПЫТАНИЙ АВТОМОБИЛЕЙ-АМФИБИЙ АМЕРИКАНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА №134343

Автомобили-амфибии американского производства Форд и Джиемси по своим тактико-техническим данным могут иметь широкое применение в Военно-Морском Флоте, в береговых частях и соединениях, морской пехоте, арtdивизионах в качестве разведывательно-командирских машин, артиллерийских корректировщиков и для десантных операций.

С целью всестороннего изучения возможностей применения амфибий на морских прибрежных театрах АБТО ВМФ провело испытания на КБФ амфибии Форд. В настоящий момент желательно провести испытания в морских условиях, совместно с кораблями флота и береговой обороной тяжелых грузовых амфибий Джиемси, находящихся в Вашем распоряжении. Указанные испытания могут быть проведены на Черноморском флоте совместно с АБТО ВМФ |ЭНМтим автотранспортным отделом флота.

Прошу сообщить о возможности и сроках производства испытания этих машин.

Начальник автобронетанкового отдела ВМФ - генерал-майор береговой службы Гримзин
ЦАМО. Ф. 41. Оп. 11579. Д. 29. Л. 19. Подлинник (11420).

August 18th, 1944 have been prepared CONSIDERATIONS OF CHIEF armored Navy CHAIRMAN OF NTC GAVTU KA on testing amphibious vehicle of American manufacturing №134343

Cars amphibious American-made **Ford** and **GMC** in their tactical and technical data can be widely used in the Navy in the coastal units and formations, marines, artillery battalion as reconnaissance and command vehicles, artillery spotters and landing operations.

With a view to a comprehensive study of opportunities for application amphibious marine coastal theaters ABTO Navy conducted a test on the KBF amphibian **Ford**. At the moment, it is desirable to carry out tests in a marine environment, together with the ships of the fleet and coastal defense tyzhelyh freight **GMC** amphibians, are at your disposal.

These tests can be conducted on the **Black Sea Fleet** in conjunction with the Navy ABTO | ELBW motor fleet department.

Please let me know about the possibility and timing of the production testing of these machines.

Head of Department of the Navy armored troops - Major General Coast Guard Grimzin
CAMD. F. 41. Op. 11579. D. 29. L. 19. The original (11420).

28 июня 1944 г. было подготовлено СООБЩЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА УСА ГБТУ КА КОМЕНДАНТУ КРЕМЛЯ ПО ВОПРОСУ ПОКАЗА ИМПОРТНЫХ БОЕВЫХ МАШИН ПРАВИТЕЛЬСТВУ № 556440

Для показа импортных боевых машин правительству в Кремль будут доставлены:

а) 2 мостовых танка МК-1Н «Валентин» №1121883 и №7559908.

б) Строенная самоходная зенитная установка М-15-А1 №40150425.

в) Счетверенная самоходная зенитная установка М-17 №40175919. Сообщаю список экипажей для обслуживания этих машин при показе.

Приложение: Список личного состава, обслуживающего мостовые танки «Валентин» и самоходные зенитные установки М-15-А1 и М-17, предназначенные для показа 1.

Начальник УСА ГБТУ КА генерал-майор инженерно-танковой службы Алымов
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11369. Д. 402. Л. 12. Копия (11420).

June 28, 1944 have been prepared to the chief UCA GBTU KA commandant of the Kremlin SHOW ON IMPORT combat vehicle number 556 440 GOVERNMENT

To **display import fighting vehicles** to the Government of the Kremlin will be delivered:

a) 2 **bridgelaye** tank МК-III "**Valentine**" № 1121883 and № 7559908.

b) Self-propelled anti-aircraft gun **M-15-A1** № 40150425.

c) Quad-propelled anti-aircraft gun **M-17** № 40175919.

I inform my crews to service these vehicles at the show.

Appendix: List of personnel, maintenance bridgelaye tanks "Valentine" and self-propelled anti-aircraft M-15 A1 and M-17, designed to show.

Head of UCA GBTU SC, Major-General engineering services Tank Alymov
TSAMO. F. 38. Op. 11369. D. 402. L. 12. Copy (11420).

Внешняя политика:

9 января 1942 г. Секретно - ИЗ СПРАВКИ НАРОДНОГО КОМИССАРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СССР А.И. МИКОЯНА О ВЫПОЛНЕНИИ АНГЛИЕЙ И США ОБЯЗАТЕЛЬСТВ, ПРИНЯТЫХ НА МОСКОВСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ТРЕХ ДЕРЖАВ, ПО ПОСТАВКАМ В СССР ВООРУЖЕНИЯ, ОБОРУДОВАНИЯ И СЫРЬЯ ЗА ОКТЯБРЬ - ДЕКАБРЬ 1941 г.

Тов. Сталину И. В Тов. Молотову В.М.

Направляю Вам при этом справки о выполнении обязательств, принятых на Московской Конференции 3-х держав, Великобританией и США по поставкам в СССР предметов вооружения, оборудования, сырья и материалов за октябрь, ноябрь и декабрь 1941 года в целом.

Обязательства США на Московской конференции по ежемесячной поставке самолетов за 3 месяца составляют — 600.

В последующих уточнениях помесечной поставки американцы дали новые цифры своих поставок самолетов, а именно:

октябрь ноябрь декабрь всего

Всего шт. 128 107 160 395

в том числе:

истребителей — 93 107 100 300

бомбардировщиков — 5 - 60 65

разведчиков — 30 — — 30

Фактически поставлено только — 204 шт. В том числе:

истребителей — 131 шт.

бомбардировщиков — 43 шт.

разведчиков — 30 шт.

Из числа поставленных 204 самолетов

завезено в Союз — 95 шт.

находится в пути — 106 шт.

в т.ч. прибывают 12.1.1942 г. — 8 шт.

Погружены на пароходы, но еще не отправлены - 3 шт. Таким образом, недопоставка самолетов против принятых обязательств на Московской Конференции составляет 396 шт.

Столь большая недопоставка самолетов объясняется тем, что между 13 и 17 декабря Американское Правительство отозвало обратно почти все поставленные самолеты из числа находившихся в портах США в это время. Выло отозвано 447 самолетов из 457 находившихся в портах. Наличие на 15 декабря 1941 года в портах США большого числа неотгруженных самолетов было вызвано тем обстоятельством, что 152 истребителя «Аэрокобра» были поставлены в порты без пропеллеров, без вооружения и комплекта запчастей. Кроме того, американские власти не предоставляли долгое время достаточного количества пароходов и, наконец, отозвали вообще поставленные самолеты.

При этом часть самолетов была выгружена с судов, на которые они уже были погружены, но суда не успели уйти. Также резко недовыполнена поставка танков. США, согласно решениям Московской Конференции, обязались поставить за три месяца — 750 шт.

31 октября Американское Правительство сообщило новую цифру поставок **танков** по месяцам, а именно: в октябре 166 танков, в ноябре 207 и в декабре 300 штук, а всего 673 танка.

Фактически поставлено только лишь — 182 шт. В том числе: средних — 72 шт. легких — 110 шт. Из них завезено в Союз — 27 шт., находятся в пути — 139 шт., в портах — 16 шт.

Зенитных орудий (90 мм) должно было быть поставлено до 1 января 1942 г. — 10 шт. Фактически поставлено только — 4 шт., и все они находятся в пути. Сверх принятых обязательств на Московской конференции США поставили: пистолеты-пулеметы «Томмиганс» — 5000 шт., минометы 81 мм — 30 шт., прожектора 60-дюйм. на автомашинах в комплекте со звукоулавливателями — 22 шт.

Боеприпасы из США поставлялись так же, как и из Англии, как комплект к поставляемому вооружению.

Поставка авиабомб, в которых мы менее заинтересованы, произведена в значительном количестве (104 90 шт.). Нами дано указание о прекращении вообще закупок авиабомб. До сего времени США не дали ответа о размерах поставок нитроглицеринового пороха. Из морского вооружения из США поступило только 150 прожекторов «Спер-ри» в комплекте со звукоулавливателями. Телефонных аппаратов американцы обязаны были поставлять 12 000 шт ежемесячно, а за октябрь - декабрь - 36 000 шт. Поставлено лишь — 5506 шт., находится в пути — 4416 шт.

Полевого телефонного провода план на 3 месяца — 300 000 км. Поставлено — 36 000 км. Из них завезено в СССР - 8400 км. Находится в пути — 16 600 км., в порту и в погрузке - 11 000 км.

План поставки колючей проволоки принят американцами в размере 4000 тон ежемесячно, а за три месяца поставка должна была составить — 12 000 тонн. Поставлено - 16 844 тонн. Из них: завезено в Союз — 1997 тонн находились на 1 января 1942 г., в пути — 10 042 тонн, в порту и в погрузке — 4805 тонн.

По плану на октябрь — декабрь США должны были поставить **грузовых автомашин** — 25 600 шт.

Фактически поставлено на 1 января 1942 года — 9238 шт. Из них: завезено в Союз — 1565 шт. находятся в пути — 4974 шт. в т.ч. прибывают 12.1 в Архангельск — 626 находятся в портах и в погрузке — 2699.

Кроме того, Наркомвнешторг закупил до Конференции, т.е. до 1 октября 1941 г., и завез в страну 500 грузовиков «**Форд**». План поставки разведывательных автомашин принят в размере 5000 штук в течение 9 месяцев, а за три месяца поставка должна была составить — 1665 шт. Фактически поставлено на 1 января 1942 г. — 1000 шт. Из них: завезено в Союз — 72 шт. находятся в пути — 800 шт. в т.ч. прибывают 12.1.1942 г. — 80 шт. в портах и в погрузке — 128 шт.

До сего времени точные размеры поставок станков из США не установлены. На Московской конференции 3-х держав было признано «желательным удовлетворить советские заявки (1200 шт. в месяц), но не могут быть гарантированы те или иные типы или классификации. Все станки, какие могут быть доставлены, будут поставляться из Великобритании и США». Поскольку обязательства по поставкам Англии определились (290 штук в месяц), остаток в размере 910 станков в месяц следует отнести на США, хотя Американское Правительство еще не дало конкретного ответа о поставке данного количества станков до 1.VII.42 г. Исходя из этого расчета, размер поставок за 9 месяцев, падающий на США, должен составить 8190 станков, а за три месяца — 2730 шт.

За время октябрь — ноябрь Наркомвнешторгом размещено в США заказов на различные виды станков в количестве — 3404 шт. Размещение заказов в США на станки проходит крайне медленно, так как их оформление связано с прохождением ряда правительственных органов, где происходят всяческие задержки (медленный просмотр наших заявок в Управлении ленд-лиза и в других департаментах, прямая саботаж со стороны некоторых чиновников министерств и т.п.). Поставлено фирмами в октябре — декабре по заказам, выданным как до, так и после 1 октября 1941 г., — 731 шт. Из них: завезено в Союз — 35 шт., отгружено и находится в пути в СССР — 285 шт. находится в портах, в погрузке и на заводах — 411 шт.

Из цветных металлов США поставили лишь молибден в количестве - 1000 тонн при плане в 900 тонн. Поставка молибдена произведена по заказу, выданному до Московской Конференции. Поставок алюминия, никеля и цинка из США не производилось вовсе, хотя по этим металлам имеются конкретные обязательства США. Поставлены дюралюминий, латунный

прокат и дюралюминий, латунный прокат, трубы и др. изделия из меди (радиаторные трубы). Совсем не поставлялись в течение октября броневые листы для танков.

США до сего времени не дали ответа о размерах поставок биметалла и магниевых сплавов по нашей заявке на Конференции. Ферросилиция из США поставлено всего лишь 56 тонн при плане поставок на 3 месяца в 900 тонн. Проволока нихромовая поставлена в размере 14 тонн вместо полагавшихся к поставке 60 тонн в течение октября — декабря месяцев. Значительно меньше принятых обязательств произведена поставка шлифкругов и электродов.

Нефтепродуктов полагалось поставить за три месяца — 60 000 тонн.

Поставлено за период июль — декабрь 1941 г. — 200 601 тонн.

Однако эти поставки проходили не в счет обязательств по протоколу Конференции, а по ранее имевшейся договоренности с США о поставке ими 200 000 тонн нефтепродуктов. Этилен-гликоля должно было поставляться 120 тонн в месяц, а всего — 360 тонн. Фактически же поставлено — 242 тонны. Недовыполнена также поставка толуола. Поставлена 901 тонна при плане в 2500 тонн.

Несмотря на твердое обещание, записанное в решениях Конференции о поставке 10 000 тонн готового тринитротолуола, до сего времени не поставлено ни одной тонны этого продукта.

План поставок из США подошвенной кожи на 3 месяца составлял — 4500 тонн. Поставлено — 1537 тонн. Из них завезено в Союз — 1113 тонн. Армейских ботинок при плане в 600 тыс. пар.

поставлено — 28,4 тыс. пар (эта цифра преуменьшена в несколько раз в документе).

Поставка сукна армейского была принята американцами в 1 млн ярдов в течение 4-х месяцев (октябрь — январь). В счет этого количества пока что поставлено только 61,7 тыс. ярдов.

Морская комиссия явным образом срывает отправку грузов в Советский Союз ссылаясь на отсутствие пароходов, на невозможность в зимнее время посылать в Архангельск пароходы, так как, по их мнению, Архангельский порт не в состоянии принять большие количества пароходов. В тех случаях, когда те или иные пароходы ставятся под погрузку, выбираются наиболее плохие из них.

Некоторые случаи следует рассматривать как диверсионные акты. Так, например, на пароходе «Файер Рок», который вышел из Нью-Йоркского порта 21/X с военными грузами (танки, автомашины и др.), произошла течь в трюмах без каких либо видимых причин. Пароход должен был вернуться, разгрузиться и встать на ремонт. В результате отправка грузов была задержана на 1/2 месяца. Пароход «Африкандер», вышедший 18.XI.41 г. из Бостона на Архангельск с грузами самолетов, танков, автомашин, при подходе к Сиднею сел на мель получил пробоину и вынужден был встать на ремонт. Задержка с отправкой этого парохода произошла на полтора месяца.

В Нью-Йоркском порту на пароходе «Баллот», стоявшем под погрузкой 25 декабря 1941 г. начался пожар, замеченный нашим дежурным и своевременно ликвидированный. При расследовании установлено, что налицо был поджог, найдены в ряде трюмов банки с керосином. Пароход «Маломак», вышедший из Бостона на Архангельск 18.XII. 1941 года с грузом самолетов-истребителей, танков, автомашин и др., 3-го января вернулся в Бостон из-за саботажа команды.

Пароход «Меридиан», вышедший 29/X 41 г. из Нью-Йорка в Архангельск, по сообщению английского адмиралтейства, погиб при невыясненных пока обстоятельствах.

Следует отметить, что подобного рода «происшествия» не имеют место с английскими и советскими судами, следующими из портов Англии. Изложенное позволяет сделать вывод, что означенные акты не являются отдельными выступлениями тех или иных враждебных элементов, а есть действия определенной организации. В целом поставки США проходят явно неудовлетворительно. Представители Американского Правительства щедро дают обещания и бесцеремонно нарушают свои обязательства. Причем срыв поставок американцами не объясняется только саботажем отдельных враждебных нам элементов. Не объясняется также объективными трудностями. Срывают наши поставки Военное и Морское министерства, конечно, не без ведома правительства.

Наши неоднократные сообщения о всех фактах срыва представителям Американского Правительства не привели до сих пор к улучшению положения.

Источник:

АВП РФ. Ф. 06. Оп. 4. П. 11. Д. 102. Л. 1, 7-16. Подлинник (11573).

January 9, 1942 Secret – With the HELP FROM THE NATIONAL COMMISSIONER of Foreign Trade AI Mikoyan PERFORMANCE England and the United States of commitments made at the Moscow conference of the three powers, the supply to Soviet weapons, equipment and raw materials for October - December 1941

Tov. In Comrade Stalin IV. VM Molotov

I am sending you with the help of the commitments made at the Moscow Conference of the 3 powers, Britain and the United States to supply the Soviet Union armaments, equipment and raw materials for October, November and December 1941 as a whole.

Also sharply narrowly missed delivery **tanks**.

United States, according to the decisions of the Moscow Conference, pledged to put in three months - 750 pcs.

October 31 The US government announced a new figure monthly deliveries of tanks, namely the tanks 166 in October, 207 in November and December, 300 pieces, and all 673 tank.

In fact, it puts only - **182** pcs. Including: **medium** - **72** pcs. **light** - **110** pcs.

Of those **imported** into the Union - **27** pcs., Are in the **way** - **139** pcs., in **ports** - **16** pcs.

...

AAAs (90 mm) was to be delivered before 1 January 1942 - the 10 units.

In fact, only supplied - 4 pcs., and all of them are on their way.

Beyond the commitments made at the Moscow Conference USA set: submachine guns "**Tommigans**" - **5000** pcs., 81 mm mortars - 30 pcs., **60-inch searchlight**. by **car** complete with rangefinder - 22 pcs.

...

According to the plan in October - December, the United States had to deliver **trucks** - 25 600 pcs.

In fact, it puts to **January 1, 1942** - **9238** pcs.

Among them: **imported** into the Union - **1565** pcs.

They are **in transit** - **4974** pcs. including on 12.1. to come to Arkhangelsk - **626** are **located in ports** and **loading** - **2699**.

...

In addition, the **Commissariat purchased prior to the Conference, that is, before October 1, 1941, and brought into the country 500 trucks "Ford"**. Plan delivery vehicles intelligence received 5,000 pieces for 9 months, and three months delivery was to be - 1665 pcs.

In fact, it puts to **January 1, 1942** - **1000** pieces. Among them: **imported** into the Union - **72** pcs. They are **on the way** - **800** pcs. including come of 01.12.1941 - 80 pcs. in ports and in loading - 128 pcs.

...

Maritime Commission explicitly breaks sending goods to the Soviet Union citing the lack of steamboats, the inability to send in winter in Arkhangelsk ships, because, in their opinion, the Arkhangelsk port is not able to take large amounts of steamers.

In cases where certain ships are put under load, choose the most bad ones.

Some cases should be regarded as acts of **sabotage**. For example, on the steamer "**Fire Rock**", which came out of the New York Port 21 / X with military cargo (**tanks, vehicles** and others.), There was a leak in the holds without any apparent reason. The ship had to return, unload and get up to repair. As a result of sending cargo was delayed by 1/2 months. Steamer "**Afrikaner**", released 18.XI.41 city from Boston to Arkhangelsk with cargo planes, tanks, vehicles, at the approach to Sydney ran aground was damaged and had to get up to repair. The delay in the dispatch of the ship took place one and a half months.

In New York harbor on the steamer "**Ballot**" standing under the loading of December 25, 1941 a fire broke out, noticed our duty and promptly eliminated. During the investigation we found that there was arson, were found in a number of holds cans of kerosene.

Steamer "**Malomak**", released from Boston to Arkhangelsk 18.XI. In 1941 with a cargo of fighter planes, **tanks, vehicles** and others. 3 of January returned to Boston because of the sabotage team.

The ship "**Meridian**", released 29 / X '41 from New York to Arkhangelsk, according to the British Admiralty, was killed under unclear circumstances while.

It should be noted that this kind of "accident" does not take place with the British and Soviet ships from the port of England. The foregoing leads to the conclusion that notwithstanding that the acts are not separate performances of certain hostile elements, and there are certain actions of the organization. In general, the United States supplies are clearly unsatisfactory. US officials generously give promises and unceremoniously violating its obligations. And the supply disruption can not be explained just by Americans sabotage individual elements hostile to us. It does not also due to objective difficulties. Disrupt our supply of military and naval ministries, of course, not without the knowledge of the government.

Our repeated reports of all the facts of disruption US officials have not led so far to improve the situation.

Source:

WUA Federation. F. 06. On. 4. P. 11. D. 102. L. 1, 7-16. Original (11573).

25 марта 1942 г. была подготовлена СПРАВКА АТУ ГАБТУ КА О ПОСТУПЛЕНИИ ИМПОРТНЫХ МАШИН ЧЕРЕЗ ИРАН

1. Ответственным представителем ГАБТУ КА в Иране по приемке от англичан, перегону и отправке автомашин по железной дороге в Советский Союз является начальник отдела военной приемки иностранных машин в Иране — военинженер 2 ранга т. Чурин.

Военинженер 2 ранга т. Чурин и его 2 помощника — военинженер 2 ранга Иванов и воентехник 1 ранга Пирогов выехали из Москвы 11 февраля и прибыли в Тегеран 25 февраля 1942 года.

Примечание: для отдела военной приемки утвержден штат, который дан приложением к справке.

2. В **Южные порты Ирана**, по данным Наркомвнешторга на **1 марта 1942** года.

А. Прибыло машин

№	Марка машины	Грузоподъемность в тоннах	Количество
1.	«Студебекер» 3-осный с 3-мя ведущими осями	2,5	382
2.	«Форд» 2-осный с 1-й ведущей осью	1,5	506
3.	«Додж» 2-осный с 1-й ведущей осью	1,5	792
Всего:			1680

Б. Находится в пути

№	Марка машины	Грузоподъемность в тоннах	Количество
1.	«Студебекер» 3-осный с 3-мя ведущими осями	2,5	52
2.	«Форд» 2-осный с 1-й ведущей осью	1,5	690
3.	«Додж» 2-осный с 1-й ведущей осью	1,5	430
4.	«Шевроле» 2-осный с 1-й ведущей осью	1,5	200
Всего:			1372

3. По сообщению Британской Военной миссии в Москве все автомашины в полуразобранном виде будут прибывать в Иранский порт **«Бендер-Шахпур»**, откуда по железной дороге доставляться в **Дизфуль (Андимешки)**.

В **Андимешки** будут работать 2 американские сборочные мастерские, причем общая пропускная способность мастерских будет доведена до 2000 машин в месяц.

В настоящее время ввиду того, что мастерские в **Андимешки** еще не готовы — некоторое количество машин будет собрано в Бушире.

4. По донесению торгпреда в Иране т. Мигунова и т. Чурина от 25.2.1942 г. в **Бушир** прибыло 1209 машин, из которых на 19 февраля собрано 445.

5. В том же донесении т. Чурина указывается, что приемка машин от англичан уполномоченным НКВТ и представителем ГАБТУ будет производиться в Тегеране, куда машины будут доставляться своим ходом англичанами.

Примечание: Трасса перегона машин англичанами — **Бушир — Тегеран**, при сборке их в **Бушире** и трасса перегона машин **Андимешки — Тегеран** при сборке их в Андимешки показаны на схеме в приложении.

6. Принятые нами машины будут перегоняться самоходом по трассе **Тегеран — Джульфа**. Со станции Джульфа будет происходить погрузка автомашин на железнодорожный транспорт для отправки в Советский Союз.

7. Обслуживание трасс **Бушир — Тегеран** и **Андимешки — Тегеран** передано по договору англичанам.

Трасса **Тегеран — Джульфа** обслуживается нами, причем заправочные пункты расположены в **Казвин, Зенджан, Мианэдж, Тавриз и Джульфа**.

8. Перегон машин на нашей трассе осуществляется 842 батальоном, выделенным из состава 18 учебного автополка.

9. Прием, хранение, отправка машин и укомплектование их водителями в **Джульфе** возложено на 18 полк.

10. Поступившие в Иран **1209 машины** распределены следующим образом:

№	Назначение машин	Марка машин	Количество
1.	Укомплектование формируемых танковых бригад (как транспортные машины)	«Додж»	581
2.	Укомплектование формируемых артполков (как арттягачи)	«Форд»	300
3.	Резерв ГАБТУ	«Студебекер»	328
Всего:			1209

11. По последним донесениям т. Чурина видно, что выпуск машин **«Форд»** в **Бушире** временно задерживается из-за технических неполадок у американцев при сборке, что в свою очередь срывает намеченные нами сроки отгрузки машин.

12. По донесению начальника АБТВ ЗакВО некоторое время машины будут отправляться в Советский Союз не укомплектованные шоферами из-за отсутствия подготовленных водителей в 18 полку.

УФиУ ГАБТУ и начальником АБТВ ЗакВО принимаются все меры к быстрой подготовке водителей.

Начальник 5 отдела АТУ ГАБТУ КА военинженер 1 ранга Лебедев
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11386. Д. 130. Л. 35-38. Подлинник (11211).

25 ноября 1943 г. была подготовлена СПРАВКА УС ГАВТУ КА О ПОСТАВКАХ ИМПОРТНЫХ АВТОМАШИН В ПОРТЫ СССР № 05879

	В 1941 году	В 1942 году	В 1943 году (за девять месяцев)
Иран	не было	7909	40618
Северные порты (Мурманск, Архангельск)	385	13813	36507
Владивосток	не было	9671	30208
Итого	385	33335	109276

Заместитель начальника УС ГАВТУ КА инженер-подполковник Куроптев

Начальник 3 отдела УС ГАВТУ КА инженер-подполковник Лебедев

ЦАМО. Ф. 41. Оп. 11593. Д. 34 Л. 56. Подлинник (11403).

СПРАВКА ГАВТУ КА О НАЛИЧИИ В КРАСНОЙ АРМИИ ИМПОРТНЫХ АВТОМАШИН И ИХ ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ НА 1.01.1944 г. №1200344

№ п/п	Марка машины	Наличие	Из них:		
			исправных	среднего ремонта	капитального ремонта
1.	Бантам	201	96	81	24
2.	Виллис	9215	6181	2010	824
3.	Бедфорд	638	425	159	54
4.	Додж	6288	4628	1185	475
5.	Остин	181	135	38	8
6.	Форд	13731	9561	2907	1263
7.	Мармон	111	69	33	9
8.	Шевроле	7689	5339	1727	623
9.	Интернационал	2343	1815	480	48
10.	Студебеккер	25811	23412	2026	373
11.	Джиемси	3637	2273	931	433
12.	Додж s	250	239	10	1
13.	Прочие иномарки	2089	10096	1431	561
	Итого:	82184	64469	13019	4696

Зам. начальника ГАВТУ КА генерал-майор технических войск Мизонов
ЦАМО. Ф. 41. Оп. 11584. Д. 175. Л. 13. Копия (11403).

Поступление импортных автомашин с начала поставок (с 1 ноября 1941 г. по 1 декабря 1944 г.)

Тягачи

Студебекер 91 043
Интернационал 2827
Джиемси 6758
Шевроле 4x4 35 530
Додж 3/4 14280
Итого 150 438

Грузовые

Форд-6 52810
Додж 1,5 9577
Додж 3тн 1724
Шевроле 4x2 1800
Бедфорд 1138
Остин 491
Разные 1522
Итого 69 062

Разведывательные

Виллис 33 375
Бантам 531
Итого: 33 906
Форд-амфибия 1965
Мастерские 456
Итого 2421

Всего на 1.12.1944 г. - **255827 машин.**

Начальник УС ГАВТУ КА инженер полковник Гольберг

ЦАМО. Ф. 41. Оп. 11593. Д. 255. Л. 179- 190. Подлинник (11420).

Receipts of imported cars from the beginning of deliveries (from November 1, 1941 to December 1, 1944)

Tractors

Studebaker 91043
International 2827
GMC 6758
Chevrolet 4x4 35 530
Dodge 3/4 14280
Total **150438**

Freight

Ford 6.....52810
Dodge 1.5 9577
Dodge 3t 1724
Chevrolet 4x2 1800
Bedford 1138
Austin 491
Other 1522
Total **69062**

Intelligence

Willis 33,375
Bantam 531
Total **33,906**
Ford Amphibious 1965
Workshops 456
Total **2421**

A total of 01/12/1944 - 255827 cars

Head of CSS GAVTU spacecraft engineer Colonel Golberg

TSAMO. F. 41. Op. 11593. D. 255. L. 179- 190. The original (11420).

14 декабря 1944 г. были подготовлены СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ ИМПОРТНЫХ БОЕВЫХ МАШИН, ПОСТУПИВШИХ В СССР ЧЕРЕЗ ОТДЕЛ ВОЕННОЙ ПРИЕМКИ ТУ ГБУ КА В г. БАКУ № 0022
СВЕДЕНИЯ о поступлении Даймондов и Мак-рио некомплектно в СССР через порт г. Баку

December 14, 1944 have been prepared information on the number of combat vehicles IMPORT, enrolled in the Soviet Union through the department of military acceptance TU GBTU KA in **Baku** number 0022
For information about admission and **Mack-Reo and Diamond** incompleteness in the USSR through the port of **Baku**

№ п/п	Время поступления	Марки машин													
		Мак-Reo 20 тонные							Даймонды 40 тонные						
		Кабины	Мосты	Оси	Платформы	Шасси	Рессоры	Тягачи	Кабины	Мосты	Оси	Платформы	Шасси	Рессоры	Тягачи
1 2 3	Поступило за 1943 г. Поступило на 1.12.1944 г. Всего поступило на 1.12.1944 г.	14 33 47	1 - 1	6 35 41	12 49 61	25 33 58	16 - 16	19 - 19	12 6 18	10 6 16	11 12 23	3 - 3	14 6 20	8 6 14	16 - 16

Начальник отдела военной приемки ТУ ГБУ КА

инженер-майор Морозов

Пом. начальника отдела военной приемки ТУ ГБУ КА ст. техник-лейтенант Синельников

ВЕДОМОСТЬ

поступления бронемашин и самоходных установок по пунктам отдела военной приемки ТУ ГБУ КА г. Баку

Head of military acceptance TU GBTU KA

Engineer Maj Morozov

Pom. chief of the military acceptance GBTU TU KA. Technician Lieutenant Sinelnikov

STATEMENT

admission **armored vehicles and self-propelled guns** of the military department of the points of acceptance TU GBTU KA **Baku**

Время поступления	Марки машин				
	МЗА1	МК-1	СУ-57	М-17	СУ-37
По Баку					
1942 г.	200	61	-	-	-
1943 г.	270	188	2	-	-
1944 г.	24	173	282	408	21
Итого поступило	494	422	284	408	21
По Астаре					
1942 г.	-	-	-	-	-
1943 г.	90	-	-	-	-
1944 г.	727	-	80	234	46
Итого поступило	817	-	80	234	46
По Джульфе					
1942 г.	-	-	-	-	-
1943 г.	80	-	-	-	-
1944 г.	931	195	-	-	-
Итого поступило	1011	195	-	-	-
По Краснодарску					
1942 г.	-	-	-	-	-
1943 г.	-	-	-	-	-
1944 г.	-	-	-	101	-
Итого поступило	-	-	-	101	-
Всего	2322	617	364	743	67

СВЕДЕНИЯ

о количестве импортных боевых машин, поступивших в СССР через Бакинский отдел военной приемки ТУ ГБУ КА

The number of imported combat vehicles, arrived in the Soviet Union at the Baku office of military acceptance TU GBTU KA

	Время поступления				
	Поступило за 1942 г.	Поступило за 1943 г.	Поступило за 1944 г. по сост. на 1.12.1944 г.	Всего на 1.12.1944 г. поступило	Поступила за ноябрь

Танки	М4-А2	10	230	800	1040	3
	М4А4	-	2	-	2	
	Кромвель	-	-	6	6	
	М3 сред.	26	36	-	62	
	Вал.-1Х	-	145	91	236	
	Вал.-VII	179-	687	9	875	
	Вал.IX	-	16	54	70	
	Вал.-1П	-	51	-	51	
М3лг.	298	215	-	513		
М5А1	-	5	-	5		
Бронетранспортеры	М3А1	200	440	1682	2322	18
	М-2	41	28	-	69	-
	МК-1	61	188	368+12	617	-
	ПЗС	-	-	39	39	41
Самоходные установки	СУ-76 (М- 10)	-	2	50	52	-
	СУ-57	-	2	362	364	10
	СУ-37 (М15А1)	-	-	67	67	46
	М-17	-	-	743	743	15
Тракторы, тягачи	ТД-18	5	46	-	51	
	ТД-14	-	5	-	5	
	НД-10	-	9	10	19	
	НД-7	-	5	-	5	
	Д-7	-	1	-	1	
	Д-6	-	14	-	14	
ТраILER в сборе	Даймонд 40 тонн	-	-	2	2	
	Рио 20 тонн	-	-	2	2	
Разные мастерские	Т-2	-	15	87	102	
	Автокр.	-	5	7	12	
	Мастерские	-	46	64	110	
Мотоциклы	Индиан		1025	-	1025	
	Х/Давинс		663	-	663	

Начальник отдела военной приемки ТУ ГБУ КА '•
инженер-майор Морозов

Пом. начальника отдела военной приемки ТУ ГБУ КА ст. техник-лейтенант Синельников
ЦДМО. Ф. 38. Он. 11355. Д. 2310. Л. 189-192. Подлинник (11420).

29 апреля 1943 г. была подготовлена ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА НАЧАЛЬНИКУ РУ ГАВТУ КА О РАСПРЕДЕЛЕНИИ МАШИН ИНОМАРОК С НАЧАЛА ПОСТУПЛЕНИЯ В СССР НА 1.04.1943 г. №1190016

Отчет по машинам - иномаркам с начала поступления на 1 апреля 1943 г.

№ п/п	Кому выданы	Марки машин																		е 8 ш
		Ал ьб ио н	Вилл ис	Бан там	Бед фор д	! ч	Джи емс и	Инт ерн аци она л	Фо рд- Ма рмон	Ост ин 2- осн ый	>5 11 од	СО 5 о в	00 Е о в	Шев рол е с 1 вед.	Шев рол е с 2 вед.	Лей лан д	Ска ммел	Мас тер ск.	Сту деб екер	
1	ГАВТУ КА	-	55	6	75	555	118	38	18	25	10	493	28	53	624	1	1	68	318	2486
2	ГАБТУ КА	3	127	91	579	3355	90	116	80	31	164	3411	129	355	545	1	1	6	346	9430
3	ГУВМЧ Mortar	1	18	123	101	505	198	145	293	-	95	947	145	434	1320	-	-	-	751	5066
4	ГУ КАРТ Artillery	31	6226	19	71	285	544	537	-	-	44	217	25	-	189	-	-	-	3077	11215
5	ГУАДС Road Transport	-	3	-	-	1212	42	50	-	-	-	344	-	103	35	-	-	-	6	179
6	ГУС КА Communication	-	288	71	-	10	10	-	-	-	42	69	-	-	-	-	-	-	-	490
7	ГУ ПВО КА AA	-	-	-	-	94	-	-	-	-	-	50	-	100	25	-	-	-	-	269
8	УПРОФОРМ	-	17	17	256	850	98	1	-	8	12	1008	44	-	163	-	-	-	80	2554
9	ГВХУ КА Chemistry	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	140	-	-	-	-	-	-	-	190
10	ВВС КА Airforce	-	2	-	-	-	4	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	31
11	Фронты Fronts	-	352	129	3	1278	361	3	3	-	4	494	-	-	221	-	4	3	579	3434
12	Армии	-	140	14	35	66	12	-	-	51	-	85	20	11	5	-	-	-	27	466
13	Разн. войск, части Misc.Troops	-	71	8	19	358	21	10	4	10	5	588	2	124	111	-	-	9	153	1493
14	Разные Нарком. Misc.Kommiss.	-	10	5	333	681	21	3	25	4	5	323	40	12	35	-	2	-	22	1524
	Всего:	35	7309	483	1472	9199	1522	903	473	129	371	8194	433	1192	3273	2	8	86	5359	40443

Начальник 3 отдела УС ГАВТУ КА инженер-подполковник Лебедев
ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11593. Д. 10. Л. 176-177. Копия (11403).

26 августа 1944 г. были подготовлены СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ УПРАВЛЕНИЯ СНАБЖЕНИЯ ГАВТУ КА О ПРОИЗВОДСТВЕ И ВЫДАЧЕ АВТОМАШИН

ПЛАН производства отечественных автомобилей заводами НКСМ на сентябрь 1944 года

Марка автомобиля	Всего	В том числе по заводам:		
		Горьковский автозавод им. Молотова	Московский автозавод им. Сталина	Миасский автозавод им. Сталина
ГАЗ-АА ГАЗ-67 ЗИС-5 ЗИС-42	1900 200 2900 150	1900 200	2500 150	400
Всего	5150	2100	2650	400

ПЛАН сборки импортных автомобилей заводами промышленности на **сентябрь 1944** года

Марки автомобиля	Всего	В том числе по заводам:		
		Горьковский автозавод им. Молотова	Московский автозавод им. Сталина	Коломенский завод №79
Шевроле Студебекер Форд-6 ВИЛЛИС Додж 3/4 тонн	1000 400 500 400 200	1000	400 500	400 200
Всего:	2500	1000	900	600

НАЛИЧИЕ импортных автомобилей на складах в Закавказье и поступление из Ирана в **сентябре 1944** г.

Марка автомобиля	Остаток на складе №403 (Джульфа)	Остаток на складе №402 (Дзауджикау)	Подход из Ирана
Шевроле	260	73	1500
Студебекер	46	105	4400
Форд-6	50	428	1700
Додж 3/4 тонн	36	18	500
Интернационал Виллис		516	500
Всего:	392	1140	8600

Примечание:

1. Остаток на 28 августа — только исправные машины.

2. Из остатка на складе №403 и подхода машин из Ирана исключены 1000 машин, получаемые в Джульфе 69 автополком.

СПРАВКА О ВЫДАЧЕ АВТОМАШИН **ПОЛЬСКИМ** ЧАСТЯМ С НАЧАЛА ИХ ФОРМИРОВАНИЯ ДО **1.01.1945** г.

	Студебекер	Шевроле	Додж 3/4	Форд-6	ЗИС-5	ГАЗ-АА	Санатобусы	Бензотиссерны	Рем.Летучка А	Ремлетучка Б	ПЗС-4	Виллисы	Форд Амфибия	ГАЗ-67	М-18	Итого
1943 год																
Итого	219	-	82	33	-	207	10	9	8	1	11	51	-	-	-	631
1944 год																
Итого	2097	774	705	859	511	103	118	51	27	8	25	329	3	6	1	5617
Всего	2316	774	787	892	511	310	128	60	35	9	36	380	3	6	1	6248

22 февраля 1945 г. была подготовлена СПРАВКА УС ГАВТУ КА О ВЫДАЧЕ ИМПОРТНЫХ АВТОМАШИН с 1.11.1941 по 1.01.1945 г.

№ п/п	Марки машин	1941 год	1942 год	1943 год	1944 год	Итого	Возврат НКВТ	Всего
1	Студебекер	-	3798	33009	56460	93271	782	94053
2	Интернационал	-	838	1830	121	2789	29	2818
3	дмс	-	1343	4818	468	6629	69	6698
4	Шевроле	.	2548	12539	25189	40276	12	40288
5	Форд-6	.	7518	16684	30551	54753	42	54795
6	Додж1,5тн.	-	7854	1658	52	9564	3	9567
7	Додж 3/4 тн.	-	-	3919	10639	14558	1	14558
8	Додж 3 тн.	-	-	632	622	1254	449	1703
9	Виллис	-	5278	12276	17016	34570	14	34584
10	Форд-английский	-	359	572	24	991	-	991
11	Мастерские	-	22	120	261	403	-	403
12	Разные и краны	-	43	-	26 краны	26 кр. 43	-	69
13	Бедфорд	31	1106	1	-	1138	-	1138
14	Форд-Мармон	158	315	-		473	-	474
15	Остин	196	295	-	-	491	-	491
16	Бантам	-	477	51	2	530	-	530
17	Трайлер	-	-	-	220	220	207	427
18	Амфибия	-	-	1	1549	1550	-	1550
	Всего	385	31830	88114	143328	263 657	1608	265 265

Начальник 4 отдела УС ГАВТУ КА инженер-подполковник Лебедев
Инженер по учету Платонова
ЦАМО. Ф. 41. Оп. 11593. Д. 220. Л. 42. Подлинник (11420).

За период ведения Отечественной войны получено 463044 автомашины, в том числе 150430 отечественного производства и 312614 импортных:

Годы	Отечественные машины	Импортные машины	Всего	В том числе		
				грузовые	тягачи	легковые
1941 г. (с 22.06 по 31. 12)	37321	385	37706	36833	-	873
1942 год	25038	32460	57498	36820	14747 ^	5931
1943 год	40619	95191	135810	61809	59550	14451
1944 год	36709	140562	177271	62889	95526	18856
1945 г. (с 1.01 по 9.05)	10743	44016	54759	17586	31683	5490
Всего:	150430	312614	463044	215937	201506	45601

Снижение поставки отечественных машин в 1942 г. объясняется временным выходом из строя Горьковского автозавода и эвакуацией части автозавода им. Сталина.

II. Выдача автомашин на укомплектование войск

На укомплектование формируемых танковых, артиллерийских, стрелковых и других частей резерва Ставки, а также для пополнения некомплекта автопарка фронтов за годы войны выдано 444810 машин. Кроме того, 30844 машины выдано НКВД, НКВМФ и народному хозяйству по постановлениям правительства, а всего — 475654 машины.

Наименование родов войск	1941 г. (с 1 .07 по 31.12)	1942 год	1943 год	1944 год	1945 г. (с 1 .01 по 9.05)	Всего
Танковые и механизированные	14916	30813	26479	30186	8574	110968
Артиллерия	7644	18583	33040	32998	13065	105330
В том числе:						
Артиллерийские части РВГК	1120	11047	24724]	25024	10140	72055
Гв. минометные	6524	7108	6365	5162	1895	27054
Части ПВО	-	428	1951	2812	1030	6221
Стрелковые	9195	285	19183	18305	6744	53712
Кавалерийские	-	59	578	1042	60	1739
Военно-воздушные	1084	896	4322	7543	2872	16717
Воздушно-десантные	-	240	488	884	-	1612
Автомобильные	1126	3087	28318	25597	5059	63187
Дорожные	-	-	1378	1349	105	2832
Части связи	455	961	1384	1253	481	4534
Инженерные	419	23	1109	782	363	2696
Санитарные	466	403	737	1212	141	2959
Химические	-	550	1208	1272	160	3190
Фронты действующей армии	1603	3225	17785	26824	1963	51400
ДВФ и Забфронт	-	26	7	4042	5003	9078
Военные округа	250	100	855	4257	1463	6925
Управления, учреждения и учебные части Красной Армии	163	610	812	4431	1915	7931
Итого для Красной Армии	37321	59861	137683	161977	47968	444810
Войска НКВД	-	14	1258	4382	1039	6693
Военно-Морской Флот	-	12	402	1456	2164	4034
Народное хозяйство	-	55	4583	12658	2821	20117
Итого	-	81	6243	18496	6024	30844
Всего:	37321	59942	143926	180473	53992	475654"

*) В том числе 463044 с заводов промышленности и по импорту, и 12610 за счет остатков, имевшихся на складах к началу войны, и из резерва ГАВТУ КА (с ремонтных предприятий и их авточастей).

Основная масса автомашин направлялась в течение всего периода ведения войны на укомплектование формирований танковых и артиллерийских частей, выдача которым составила 216298 машин или 48,6% от общего количества машин выданных частям Красной Армии.

Автомобильные части резерва СВГК, а также фронтовые средства подвоза формировались и укомплектовывались, главным образом, в период наступательных операций Красной Армии 1943-1945 гг. Всего автомобильным частям было выдано 63187 машин и частям фронтов — 51400.

В этот же период производилось усиленное укомплектование резервных армий СВГК, выдача которым составила 53712 машин.

В результате усиленного пополнения новыми автомашинами автопарк Красной Армии, несмотря на большие потери в первый период боевых действий, вырос за годы войны в 2,4 раза по сравнению с довоенным уровнем.

III. Автопарк Красной Армии к началу Отечественной войны

К началу войны (на 22.06.1941 г.) автопарк Красной Армии насчитывал 272605 автомобилей отечественного производства, из них 257791 грузовых и специальных машин и 14814 легковых. Автомашины находились в 17 военных округах.

IV. Рост автопарка за годы войны

В течение войны автопарк Красной Армии непрерывно увеличивался и на 1 мая 1945 г. составил 664455 отечественных, импортных и трофейных автомобилей, из них 610715 грузовых и специальных машин и 53740 легковых:

Годы	Отечественные	Импортные	Трофейные	Всего	В том числе			
					Легковые	Автобусы и Пикап	Грузовые	Специальные
на 22.06.1941 г.	272605	-	-	272605	14814	7348	203878	46565
на 1.01. 1942 г.	317117	-	1368	318485	17910	7831	237807	54937
на 1.01. 1943 г.	378796	22022	3735	404553	29101	13426	294257	67769
на 1.01. 1944 г.	386965	94070	14869	495904	38457	10554	361647	85246
на 1.01. 1945 г.	395244	191348	34692	621284	45461	11033	456993	107797
на 1.05. 1945 г.	385708	218121	60626	664455	53740	10201	481047	119467
в том числе:								
во фронтах	259279	162824	59620	481723	37548	6028	358461	79686
в округах	126429	55297	1006	182732	16192	4173	122586	39781

V. Изменение технического состояния автопарка за годы войны (в процентах)

Годы	Исправные автомашины	Неисправные автомашины	В том числе	
			Требует ремонта среднего	Требует ремонта капитального
на 22.06. 1941 г.	88,7	11,3	8,7	2,6
на 1.01. 1942 г.	82,0	18,0	12,1	5,9
на 1.01. 1943 г.	81,2	18,8	11,4	7,4
на 1.01. 1944 г.	77,8	22,2	14,7	7,5
на 1.01. 1945 г.	86,8	13,2	7,7	5,5
на 1.05. 1945 г.	85,2	14,8	9,7	5,1

Улучшение технического состояния автопарка в 1944-1945 гг. произошло за счет улучшения организации ремонта в войсках и на ремзаводах, а также усиленного пополнения автопарка новыми машинами в 1944 году.

VI. Специальные автомашины

В 1943 году на управление снабжения была возложена задача обеспечения частей Красной Армии специальными автомашинами — бензоцистернами, походно-зарядными станциями и подвижными ремонтными мастерскими.

Производство спецмашин организовано на 16 предприятиях.

За годы войны получено и выдано войскам 4536 специальных машин, из них:

Годы	Ремлетучки		Походно-зарядные станции	Бензоцистерны	Бензоприцепы (двухосные)	Всего
	типа «А»	типа «Б»				
1943 г.	260	46	456	828	325	1915
1944 г.	311	83	549	970	139"	2052
1945 г. (с 1.01 по 1.05)	114	15	143	297	-	569
Итого	685	144	1148	2095	464	4536

^{х)} Кроме того изготовлено 211 грузовых и бензоприцепов на шасси трофейных машин.

III. Импорт автомобилей из Англии и Америки

Ввиду обнаружившейся вскоре после начала войны невозможности обеспечить армию автомобилями за счет отечественного производства был произведен заказ автомобилей за границей.

Импорт автомобилей начался в декабре 1941 года.

Первая партия автомобилей поступила из Англии, а с января 1942 года начали прибывать автомобили из США.

Поставка автомобилей из Англии производилась в незначительных количествах в качестве подарка Советскому Союзу от английского народа, а основной поток автомобилей шел из США в соответствии с законом о передаче займы или в аренду вооружения (ленд-лиз).

Начавшееся поступление из-за границы автомобилей и запасных частей потребовало организации специального аппарата для приемки, сборки, транспортировки и выдачи машин и автоимущества.

Разрешение всех этих, а также ряда других вопросов, связанных с импортом автомобилей, было возложено на управление, в составе которого в январе 1942 года был организован отдел импортных автомобилей с функциями:

1. Организация и руководство военными приемками на заводах и в портах.
2. Выдача частям импортных автомобилей, а также обеспечение запасными частями, резиной, импортными маслами и смазками.
3. Составление и внедрение в войска различной технической документации по импортным автомобилям, организация испытания автомобилей и отдельных агрегатов с целью проверки пригодности их к эксплуатации в наших условиях.
4. Техническая помощь в подготовке водителей, техников и автомехаников.
5. Контроль и инструктирование войсковых частей действующей армии в части правильной эксплуатации импортных автомобилей и проверка технического состояния машин. Инструктаж офицерского и водительского состава.
6. Накопление и систематизация материалов по конструктивно-производственным дефектам, поломкам и неисправностям и предъявление рекламаций фирмам и заводам через Наркомвнешторг.
7. Организация показа образцов прибывающих автомобилей.

Впоследствии, после организации и развертывания работы Автомобильно-технического комитета и управления эксплуатации и автоперевозок в системе Главного автомобильного управления Красной Армии часть перечисленных функций отошла по принадлежности в Автомобильно-технический комитет и управление эксплуатации и автоперевозок, а снабжение запасными частями в ремонтное управление Главного автомобильного управления Красной Армии.

К моменту передачи этой работы из управления войска уже располагали всеми необходимыми данными по основным конструктивным особенностям, техническим характеристикам, эксплуатационным показателям и характерным дефектам наиболее распространенных в войсках импортных автомобилей в виде инструкций, наставлений, памяток и другой технической литературы, изданной управлением на основании проведенных испытаний и обобщения опыта эксплуатации в войсках.

1. Поступление импортных автомобилей

а) Поступление машин через северные порты.

Импортные автомобили начали поступать в конце 1941 года через северные порты Мурманск и Архангельск.

Ввиду интенсивных бомбардировок вражеской авиацией указанных городов, а также блокирования северных морских путей и возможных в связи с этим перебоев в доставке грузов подача машин в северные порты в начале 1942 года была временно прекращена и возобновилась только к концу 1943 года.

В северные порты прибывали автомобили в разобранном виде (узлы и агрегаты) и направлялись ж.д. транспортом на заводы для сборки машин.

Незначительная часть машин была выдана на месте в узлах войсковым частям, проводившим сборку своими силами.

Для приема и отправки машин и запасных частей в Мурманске и Архангельске были организованы военные приемки Главного автомобильного управления Красной Армии.

Всего через северные порты поступило 72,1 тыс. машин (тыс. шт.):

III. Imports of cars from England and America

Due discovered shortly after the outbreak of war it is impossible to provide an army of vehicles from national production was produced by order of cars abroad.

Imports of cars began in December 1941.

The first batch of vehicles arrived from England, and from January 1942 began arriving cars from the United States.

Delivery of cars from England, made in small quantities as a gift to the Soviet Union by the British people, and the main stream of cars came from the United States in accordance with the law on the transfer of a loan or lease arms (Lend-Lease).

Begun arrival from abroad of cars and spare parts require special apparatus for receiving, assembly, transportation and dispensing machines and avtoimuschestva.

Resolution of all these, as well as a number of other issues related to the import of vehicles, was entrusted to the management, a part of which in January 1942 was organized by the Department of imported vehicles with features:

1. Organization and management of military acceptance in factories and ports.
2. Issuance of parts imported cars, as well as provision of spare parts, tires, oils and lubricants imports.
3. Drawing up and implementation of the troops of varying technical documentation for imported vehicles, cars and the organization of testing individual units in order to verify their suitability for use in our environment.
4. Technical assistance in the training of drivers, technicians and mechanics.
5. The control and guidance of military units of the army with regard to the correct use of import cars and checking the technical condition of vehicles. Instructing officers and Drivers.
6. accumulation and systematization of materials for structural and manufacturing defects, breakdowns and malfunctions, and the presentation of claims to firms and factories across the Commissariat.
7. The display samples arriving cars.

Subsequently, after the organization and deployment of work Automotive and Technical Committee and management operation and road transport in the Main Automobile Directorate of the Red Army of the listed functions moved on accessories in the automotive and technical committee and management of operation and road transport, and supply of spare parts in the repair department of the Main automobile management the Red Army.

By the time of the transfer of this work from the management of the troops already had all the necessary data on the main design features, specifications, performance and typical defects more common in the armed forces of imported vehicles in the form of instructions, manuals, memos and other technical literature, published by the Office on the basis of tests and generalization of operating experience in the army.

1. Receipt of imported vehicles

a) Receipt of vehicles through the northern ports.

Imported cars began to arrive in late 1941 through the northern ports of Murmansk and Arkhangelsk.

Due to intensive bombing enemy aircraft of these cities, as well as the blocking of the northern sea routes and possible in connection

with the interruption in the delivery of the supply trucks to the northern ports in early 1942, he was suspended and resumed only at the end of 1943.

In the northern ports of cars arrived unassembled (components and assemblies) and directed railway transports the factories to build cars.

A small part of the machinery has been issued on the spot at the sites of military units who carried out their own assembly.

For sending and receiving machines and spare parts in the Murmansk and Arkhangelsk organized military acceptance of Automobile Main Directorate of the Red Army.

Just a **northern ports received 72.1 thousand**. Machines (thous. Pcs.):

1941 год	1942 год	1943 год	1944 год	1945 год (по 1.05)	Всего
0,4	17,0	8,3	33,6	12,8	72,1

б) Поступление машин через Иран.

Ввиду временного прекращения доставки грузов в северные порты в январе 1942 года была организована подача импортных машин в порты Персидского залива и сборка их на английских и американских сборочных заводах на территории Ирана.

Представители Наркомвнешторга производили приемку готовых машин с заводов и сдавали их на месте военным представителям Главного автомобильного управления Красной Армии, которые производили перегон машин по территории Ирана специально сформированным автобатальоном (842 ОАТБ) до пограничного пункта Джульфы.

Со ст. Джульфа автомобили отправлялись по железной дороге в Союз, а в дальнейшем приемка машин была перенесена в Джульфу, откуда производился перегон своим ходом по территории Закавказья до Орджоникидзе (Дзауджикау), а затем ж.д. транспортом.

Последнее изменение было вызвано недостаточной пропускной способностью одноколейного железнодорожного пути из Джульфы на север.

В связи с продвижением немецких войск к Северному Кавказу в августе-сентябре 1942 года была подготовлена новая трасса для перегона машин — Джульфа — Ашхабад, временно заменившая трассу Джульфа — Орджоникидзе, а в начале 1943 года — дополнительная трасса перегона — Тегеран — Астара — Баку.

Однако перегон машин по этим трассам носил временный характер, а основная масса машин и автоимущества, поступивших через Иран, прошла по пути Джульфа — Орджоникидзе и далее ж.д. транспортом.

Для приема и отправки машин и автоимущества были организованы специальные автомобильные склады №403 (в Джульфе) и 402 (Орджоникидзе).

Перегон автомобилей из Джульфы в Орджоникидзе производился 1-й автомобильной бригадой.

В 1943 году для руководства работой своих складов и бригады была организована Центральная база №618.

Всего через Иран было получено 181 тыс. Автомобилей (тыс. шт.):

b) Receipt of machines via Iran.

In view of the temporary cessation of delivery of goods to the northern ports in January 1942 it was organized by the supply of imported cars to the ports of the Persian Gulf and assembling them into English and American assembly plants in Iran.

Representatives Narkomvneshtorg made ready acceptance from the factory and handed them to the place of the military representatives of the Main Directorate of the Red Army car that produced distilled machines in Iran specially formed avtobatalonom (842 OATB) to Julfa border point.

Sault Ste. Julfa cars went by train to the Union, and further acceptance of machines was moved to Julfa, produced from distilled under its own power for the South Caucasus to Ordzhonikidze (Dzauzhikau) and then train transports.

The last change was caused by the insufficient capacity of single-track railway line from Julfa to the north.

In connection with the advance of German troops to the North Caucasus in August and September 1942 have been prepared a new route for the driving of vehicles - Julfa - Ashgabat, temporarily replace highway Julfa - Ordzhonikidze, and in early 1943 - additional route haul - Tehran - Astara - Baku.

However, haul trucks on these routes was wearing a temporary nature, and the bulk of the machines and avtoimuschestva received through Iran was held by way of Julfa - Ordzhonikidze and further train transports.

For sending and receiving machines and avtoimuschestva organized special automobile stocks №403 (Julfa) and 402 (Ordzhonikidze).

Driving cars from Julfa Ordzhonikidze produced 1st Brigade car.

In 1943, to guide the work of its warehouses and brigade was organized central database №618.

Total through Iran was received 181 thousand. Cars (thous. pcs.):

Трассы перегона машин	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	Всего
Тегеран - Ашхабад	2,2	1,6	-		4,0
Тегеран - Астара - Баку		3,5	-	-	3,5
Джульфа - Орджоникидзе	7,9	53,6	92,6	19,4	173,5
Итого	10,1	58,9	92,6	19,4	181,0

Большое количество машин, поступивших в Орджоникидзе, потребовало значительной работы по организации бесперебойной отправки их для укомплектования частей.

Оперативные эшелоны не обеспечивали необходимой отправки машин ввиду постоянных задержек в подаче порожняка, и к апрелю 1944 года на складе №402 скопилось до 12 тыс. машин, большое количество запасных частей и авторезины.

По представлению управления приказом народного комиссара путей сообщения №2858 от 10.03.1944 года было выделено 40 кольцевых маршрутных поездов (вертушек) по 60 платформ для вывоза автомобилей из Орджоникидзе. Впоследствии количество вертушек было увеличено до 63 и они работали до июня 1945 года.

Первоначально вертушки вывозили машины в три пункта:

Москва — склад №511;

Харьков — склад №16;

Киев — склад №60,

откуда машины выдавались на укомплектование частей на месте или отгружались оперативными ж.д. эшелонами.

Склады №16 и 60 были организованы специально как базы по приему и выдаче импортных автомобилей и автоимущества, поступающих из Закавказья.

В связи со значительным продвижением наших частей на запад, необходимостью срочного укомплектования новых формирований и пополнения некомплекта действующей армии значительное количество кольцевых маршрутов пришлось переадресовывать в пути и направлять непосредственно к центрам формирований и на распредстанции фронтов, откуда порожняк возвращался на склад №402.

Организация поездов-вертушек сыграла большую роль в своевременной доставке автомобилей для укомплектования войск, а возможность переадресовки эшелонов в пути обеспечила особо срочную подачу машин по заданиям командования.

Всего с апреля 1944 года по май 1945 года поездами-вертушками вывезено из Ордзоникидзе 73 332 машины.

Было отправлено 1012 эшелонов, т.е. каждый поезд сделал в среднем по 16 кольцевых рейсов за 13 месяцев работы.

Среднемесячная отправка вертушек составила 77 эшелонов или 2,5 эшелона в сутки, а в отдельные периоды производилась отправка 4-5 поездов ежедневно.

в) Поступление машин через Владивостокский порт.

Кроме доставки автоимущества через Иран, в конце 1942 г. была организована транспортировка машин и запасных частей в Советский Союз через Владивосток.

В октябре 1942 года была создана военная приемка Главного автомобильного управления Красной Армии во Владивостокском порту, а затем, с увеличением количества поступающего автоимущества, отделения приемки были организованы в порту Находка, Хабаровске, Николаевске-на-Амуре, Комсомольске и при перевалочной базе Наркомата путей сообщения №45 на ст. Перелетная, где складировалось импортное автоимущество.

Автомобили в Дальневосточные порты поступали в основном в разобранном виде (в узлах) и отправлялись на автосборочные заводы, а незначительное количество прибывших готовых машин было выдано на месте.

Кроме того, к концу 1944 года на Дальнем Востоке была организована сборка импортных машин местными средствами Дальневосточного и Забайкальского фронтов.

Всего была выдана в разобранном виде на месте 12 541 машина.

Объем поставки импортных автомобилей через Дальневосточные порты выражается цифрой 59,5 тыс. машин (тыс.шт.):

A large number of cars admitted to Ordzhonikidze, requiring considerable work on the organization of trouble sending them to complete the parts.

Operating trains did not provide the necessary dispatch cars in view of constant delays in the supply of empties, and by April 1944 №402 stock has accumulated up to 12 ths. Cars, a large number of tires and spare parts.

Upon recommendation of the management of the national order of the Commissioner of Railways №2858 from 03.10.1944 has been allocated 40 ring block trains (turntables) on 60 platforms for the export of cars from Ordzhonikidze. Subsequently, the number of turntables has been increased to 63 and they worked until June 1945.

Initially turntables exported cars in three points:

Moscow - stock №511;

Kharkiv - warehouse №16;

Kiev - warehouse №60,

where machines were issued for staffing parts on site or shipped operational railway echelons.

Warehouses №16 and 60 were organized specifically as a base for reception and delivery of imported cars and avtoimuschestva coming from the Caucasus.

Due to the significant advancement of our troops to the west, the urgent need to staff new formations and replenish shortage and a significant number of the army had to ring route forward on the road and sent directly to the center of the formation and raspredstantsii fronts, from returning empty to the warehouse №402.

The organization trains, turntables played a major role in the timely delivery of vehicles to staff the troops, and the possibility of readdressing trains in a way to provide special emergency supply machines to their orders.

Total from April 1944 to May 1945, trains decks removed from Ordzhonikidze 73,332 cars.

It was sent to 1012 levels, ie, Each train has an average of 16 flights per ring 13 months of operation.

The average monthly shipping turntables was 77 or 2.5 trains a day echelon, and in some periods are sending 4-5 trains daily.

с) Receipt of cars through the port of Vladivostok.

In addition to supplying avtoimuschestva through Iran in late 1942 it was organized by the transportation of cars and spare parts to the Soviet Union via Vladivostok.

In October 1942, was created a military acceptance of the Main Automobile Directorate of the Red Army in Vladivostok port, and then, with an increase in the number of incoming avtoimuschestva, separation of acceptance have been organized in the port of Nakhodka, Khabarovsk, Nikolaevsk-on-Amur, Komsomolsk and transshipment base of the People's Commissariat of Railways №45 to Art.

Migratory where stockpiled imported avtoimuschestvo.

Cars in the Far Eastern ports came mostly disassembled (in knots) and went to the car assembly plants, and a small amount of finished cars arrived were issued on the spot.

In addition, by the end of 1944 in the Far East it was organized by the local assembly of imported cars of the Far East and Trans-Baikal means fronts.

Total has been given a disassembled on site 12,541 car.

The scope of **supply of imported vehicles via the ports of Far East** expressed figure of 59.5 thousand. Cars (thousand units)

1942 год	1943 год	1 944 год	1945 год (по 9.05)	Всего
5,4	27,9	13,4	12,8	59,5

г) Общее поступление импортных автомобилей.

Всего Наркомат обороны принял от Наркомвнешторга за годы войны 312,6 тыс. автомобилей (тыс. шт.):

г) The total flow of imported cars.

Total received from the Ministry of the Defense Commissariat during the war 312.6 thousand. Vehicles (thous. Pcs.):

Пункты поступления машин	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г. (по 9.05)	Всего

Через Северные порты	0,4	17,0	8,3	33,6	12,8	72,1
Через Иран	-	10,1	58,9	92,6	19,4	181,0
Через Дальневосточные порты	-	5,4	27,9	13,4	12,8	59,5
Всего	0,4	32,5	95,1	139,6	45,0	312,6

д) Основные типы и марки импортных автомобилей, поступивших в Советский Союз.

Ввиду того, что количество различных типов и марок американских и английских автомобилей и их пригодность к эксплуатации в наших условиях изучены не были, вначале Наркомвнешторг заказывал машины тех марок, которые были предложены иностранными фирмами.

Всего из-за границы поступило до 28 различных марок и моделей автомобилей.

В дальнейшем, по мере выявления эксплуатационных и конструктивных качеств автомобилей, количество заказываемых марок машин было сокращено.

Поступление машин по годам, маркам и типам машин характеризуется следующей таблицей (тыс. шт.):

d) Basic types and brands of imported cars, arrived in the Soviet Union.

Given that the number of different types and brands of American and British cars and their suitability for use in our conditions have not been studied, first Commissariat ordered the car brands that have been offered by foreign firms.

Total from abroad came to 28 different makes and models of cars.

In the future, as the identification of operational and structural characteristics of vehicles, the number of cars ordered brands has been reduced.

Receipt of machines over the years, brands and types of machines is characterized by the following table (in thousands. Pcs.):

Типы и марки машин	1941 год	1942 год	1943 год	1944 год	1945 год (по 9.05)	Всего
Тягачи						
Студебекер		3,8	34,8	56,7	19,2	114,5
Джиемси		1,4	4,9	0,4	-	6,7
Интернационал	-	0,9	1,8	0,1	0,3	3,1
Шевроле	-	2,7	13,1	25,1	6,8	47,7
Форд - английский		0,4	0,5		0,1	1,0
Додж 3/4 т			4,3	10,7	4,6	19,6
Итого	-	9,2	59,4	93,0	31,0	192,6
% от общего поступления % of revenue		28,2	62,5	66,2	70,3	62,0
Грузовые						
Форд-6	-	7,6	18,6	29,0	5,8	61,0
Додж 1,5 т		8,0	1,5	0,1	-	9,6
Додж 3 т канадский	-	-	1,4	0,3	-	1,7
Бетфорд	-	1,1	-	-	-	1,1
Форд-Мармон	0,2	0,3	-	-	-	0,5
Остин	0,2	0,3	-	-	-	0,5
Разные марки	-	0,1			-	0,1
Итого	0,4	17,4	21,5	29,4	5,8	74,5
% от общего поступления % of revenue	100,0	53,5	22,6	20,9	13,3	23,8
Легковые						
Виллис	-	5,4	13,9	15,3	5,2	39,8
Бантам	-	0,5	0,1	-	-	0,6
Шевроле	-	-	-	-	0,2	0,2
Итого	-	5,9	14,0	15,3	5,4	40,6

% от общего поступления % of revenue		18,1	14,7	10,9	12,3	13,0
Автомобили специального назначения Special purpose vehicles						
Додж штабной	-	-	-	0,1	0,1	0,2
Форд-амфибия	-	-	-	1,9	0,3	2,2
Джиемси-амфибия	-	-	-	-	0,3	0,3
Студебекер-траллер	-	-	-	0,6	0,2	0,8
МАК (дизельный) Mack	-	-	-	-	0,9	0,9
Мастерские и др. специальные машины Workshops and other special machines	-	-	0,2	0,3		0,5
Итого	-	-	0,2	2,9	1,8	4,9
% от общего поступления	-	-	0,2	2,0	4,1	1,2
Всего	0,4	32,5	95,1	140,6	44,0	312,6

62% всех полученных автомобилей составляли тягачи, из них 60% Студебекер, как лучший из всех получаемых марок тягачей, в значительной части заменивший конную тягу и тракторы для буксировки 75-мм и 122-мм артсистем.

Хорошие эксплуатационные качества показал также автомобиль Додж 3/4 т., буксирующий орудия противотанковой артиллерии (до 88 мм).

Наименее надежной в эксплуатации оказалась машина Шевроле и заказ ее был сокращен.

Из грузовых машин наиболее пригодной оказалась Форд-6, а заказ остальных марок практически был прекращен в 1944 году.

Большую роль сыграл легковой автомобиль Виллис с 2 ведущими осями, обладающий хорошей проходимостью и явившийся надежным средством разведки, связи и управления войсками.

Кроме того, Виллис применялся в качестве тягача для противотанковой артиллерии (до 45 мм).

Из автомобилей специального назначения следует отметить амфибии Форд (на базе машины Виллис), придававшиеся в составе специальных батальонов танковым армиям для проведения разведывательных операций при форсировании водных преград, и Джиемси (на базе грузовика той же марки), используемые, главным образом, инженерными частями при устройстве переправ.

Таким образом, в результате опыта эксплуатации войсковыми частями и проведенных испытаний были установлены 4 основные марки импортных автомобилей, наиболее пригодных для наших условий: Студебекер; Форд; Додж 3/4; Виллис.

2. Сборка импортных автомобилей на отечественных заводах

С целью максимального использования тоннажа и экономии полезной площади судов, перевозивших грузы из США, автомобили доставлялись в Советский Союз и Иран в разобранном виде (в узлах).

Сборка на территории Ирана была организована американцами, а прибывающие через северные и дальневосточные порты агрегаты машин отправлялись для сборки на отечественные автозаводы.

Незначительная часть машин была выдана в разобранном виде и собрана силами войсковых частей.

Сборка производилась в основном на Горьковском и Московском автозаводах в течение всего периода поступления машин.

В январе 1942 года сборка машин Виллис, а с июня и Додж 3/4 т. была организована на заводе №4 Наркомвооружения (позже завод №79) в Коломне, с ноября 1944 года началась сборка импортных машин Студебекер и Форд-6 на Минском авторемонтном заводе, а с апреля 1945 года вступил в строй Одесский авторемонтный завод (сборка машин Студебекер).

По годам и заводам сборка импортных автомобилей составила (тыс. шт.):

62% of all produced vehicles were tractors, 60% of them Studebaker, as the best of all brands of tractors produced in large part replaced horse traction and tractors towing 75-mm and 122-mm artillery systems.

Good performance also showed the car Dodge 3/4 ton., Towing guns antitank guns (up to 88 mm).

The least reliable in operation and turned the car Chevrolet order it was cut.

From trucks Ford was the most suitable-6, and the order of other brands was practically stopped in 1944.

An important role played by Willis car 2 drive axles with a good cross, and who appeared reliable means of reconnaissance, communications, and command and control.

In addition, Willis was used as a tractor for anti-tank artillery (45 mm).

Because of special purpose vehicles should be noted amphibian Ford (based machines Willis), to give in special battalions, tank armies to conduct intelligence operations in crossing water obstacles and Dzhiemsi (based on the truck of the same brand), used mainly by engineering parts at device crossings.

Thus, as a result of military units operating experience and tests have been established 4 main brands of imported cars, the most suitable for our conditions: Studebaker; Ford; Dodge 3/4; Willys.

2. The assembly of imported vehicles at domestic plants

In order to maximize the tonnage and save useful space ships carrying cargo from the United States, cars were delivered to the Soviet Union and Iran unassembled (knots).

Building on the territory of Iran was established by the Americans, and coming through the northern and Far Eastern ports units for assembly machines went to the domestic auto plants.

A small part of the machinery has been given a disassembled and assembled by the military units.

Installation is basically at the Gorky and Moscow automobile throughout the period of receipt machines.

In January 1942, the assembly of machinery Willis, and in June and Dodge 3/4 ton. Was established at the plant №4

Narkomvooruzheniya (later the plant №79) Kolomna, from November 1944 the assembly of imported cars Studebaker and Ford-6 at the Minsk automobile assembly plant, and from April 1945 came into operation Odessa car assembly plant (assembly of Studebaker cars).

By year and assembly plant was imported vehicles (thous. Pcs.):

Наименование завода Name of the plant	1941 год	1942 год	1943 год	1 944 год	1945 г. (по 9.05)	Всего
Московский автозавод им. Сталина		3,9	14,4	15,6	6,0	39,9
Горьковский автозавод им. Молотова	0,3	12,8	13,9	14,8	1,9	43,7
Завод №79 (Коломна)	-	3,7	9,9	13,4	5,1	32,1
Минский автосборочный завод	-		-	0,1	3,3	3,4
Одесский автосборочный завод	-	-	-	-	0,5	0,5
Итого	0,3	20,4	38,2	43,9	16,8	119,6

Вначале на заводы ГАЗ и ЗИС поступали для сборки все прибывающие марки машин.

Начиная с 1943 года заводы были специализированы — ЗИС собирал в основном Студебекер, а ГАЗ — Форд и Шевроле.

Организация сборки импортных машин потребовала большой дополнительной затраты рабочей силы для распаковки и доставки в сборочные цеха узлов машин, а в середине 1943 года машины начали поступать без кузовов и потребовалось организовать их изготовление.

Кроме того, заводы испытывали недостаток квалифицированных рабочих.

Для обеспечения выполнения программы сборки импортных машин, заводам была оказана помощь рабочей силой.

В 1943 году на завод ЗИС было прикомандировано 800 бойцов из автомобильных частей в составе специально сформированных автобатальонов №200 и 206.

Автобатальоны проработали до марта 1944 года, когда были расформированы согласно постановлению ГОКО, а личный состав передан в распоряжение Наркомсредмаша для работы на заводе ЗИС.

На завод ГАЗ также было прикомандировано 600 бойцов (62 ОАТБ) для работы по сборке импортных автомобилей.

На всех заводах были организованы военные приемки или специальные группы в составе имеющихся на автозаводах приемок, которые производили прием и выдачу импортных автомобилей, а также вели постоянную работу по контролю за качеством сборки машин.

3. Испытание импортных автомобилей, разработка технической документации и работа по инспектированию эксплуатации машин в войсках.

а) Испытание автомобилей.

Поступление импортных автомобилей на снабжении Красной Армии потребовало немедленного решения основных вопросов эксплуатации автомобилей:

1. Техническая характеристика, назначение и область применения.
2. Целесообразность использования тех или иных машин в качестве артиллерийских тягачей.
3. Динамические и экономические качества.
4. Надежность, удобство эксплуатации и проходимость.

Прибывающая с машинами техническая документация, как правило, ответов на эти вопросы не давала.

Для решения указанной задачи управлением был организован ряд испытаний импортных автомобилей, в первую очередь, машин с 2 ведущими осями с целью определения возможности их использования для буксировки артсистем.

Испытания проводились Научно-исследовательским полигоном Главного автобронетанкового управления Красной Армии в феврале-марте 1942 года.

Тогда же на полигоне были проведены эксплуатационные испытания в зимних условиях 9 моделей импортных автомобилей по специальной программе, согласованной с Научным автотракторным институтом, и дополнительно в мае-июле 1942 года силами Научного автотракторного института были проведены эксплуатационные испытания 5 вновь поступивших моделей машин.

Кроме того, проводились специальные испытания автомобилей, в которых в процессе эксплуатации были выявлены повторяющиеся поломки отдельных деталей с целью установления причин поломок.

Ввиду того, что большинство двигателей импортных автомобилей обладает высокой степенью сжатия и требует работы на высоко-октановом топливе, применение советского нормального автомобильного топлива (бензин 2 сорта) неизбежно приводило к детонации и, как следствие, повреждениям головки блока, прогоранию поршней и клапанов, пробиванию прокладок головки блока, усиленному износу подшипников и др.

Для определения необходимых регулировок зажигания и подбора топлива во избежание указанных повреждений были организованы стендовые испытания двигателей всех основных марок автомобилей.

Все указанные испытания проводились в условиях, отличных от действительной обстановки эксплуатации машин в войсках, и являлись недостаточными.

В июле 1942 года при 59-й отдельной автороте Главного автобронетанкового управления Красной Армии были организованы длительные испытания импортных автомобилей всех марок в процессе их нормальной эксплуатации по перевозке грузов на фронтные склады всех направлений.

К этим испытаниям были привлечены научно-испытательный полигон Главного автобронетанкового управления Красной Армии, а также академик т. Чудаков, лично участвовавший в испытаниях.

По приказанию т. Микояна результаты испытаний периодически ему докладывались.

Кроме перечисленных, был проведен еще ряд испытаний (сравнительных с отечественными машинами аналогичного типа и других).

20 апреля 1943 года после организации в составе Главного автомобильного управления Красной Армии технического отдела, работы по испытаниям были переданы в технический отдел, но управление продолжало в них участвовать.

Всего управлением было организовано, проведено и находилось под контролем до 40 испытаний по различным типам и вопросам, связанным с использованием импортных автомобилей.

Полученные данные были использованы при составлении различного вида технической документации, направляемой в войска в виде приказов, директив и инструкций, а также издаваемой многотиражной технической литературы.

Initially, the plants GAZ and ZIS received to build the brand all arriving cars.

Beginning in 1943, the plant was specialized - VMS collected mainly Studebaker, and GAZ - Ford and Chevrolet.

Organization of assembling imported machinery demanded a large extra costs of labor for unpacking and delivery to the assembly plant units of machinery, and in mid-1943 machines come without nacha-ли bodies and took to organize their production.

In addition, the plants lacked skilled workers.

To ensure the implementation of the program the assembly of imported machinery, plants were assisted labor.

In 1943 the plant was seconded ZIS 800 fighters from automotive parts in specially crafted avtobatalonov №200 and 206.

Avtobatalony worked until March 1944, when they were disbanded in accordance with the order of the GFC and personnel transferred to the Narkomsredmasha to work at the plant VMS.

At the GAZ plant was also seconded 600 men (62 OATB) for assembly of imported cars.

All plants were organized military acceptance or special groups of military acceptance at the car, which made the reception and delivery of imported vehicles, and were constantly working to control the quality of the build machine.

3. Testing of imported vehicles, the development of technical documentation and work on machine operation in the armed forces.

a) The test car.

Receipts of imported cars in supplying the Red Army demanded the immediate solution of the main problems of operation of vehicles:

1. Technical data, the purpose and application.
2. The feasibility of the use of certain machines as artillery tractors.
3. Dynamic and economic quality.
4. Reliability, ease of use and cross-country.

Coming to the technical documentation of machines, as a rule, the answers to these questions are not given.

To solve this problem, a series of controlled tests of imported vehicles, primarily cars with two drive axles in order to determine the possibility of their use for towing artillery systems.

The tests were conducted by the Research polygon Main Armored Directorate of the Red Army in February and March 1942.

At the same time at the site were conducted operational testing in winter conditions 9 models of imported cars under the special program, agreed with the Scientific Institute of Automobile and Tractor and further in May and July 1942 by the Scientific autotractor institute performance tests were carried out 5 new models of cars arrived.

Furthermore, tests conducted special vehicles, which were detected during the operation repeated breakage of individual parts in order to determine the causes of breakdowns.

Given that the majority of engines imported cars has a high compression ratio and requires work on high-octane fuel, the use of Soviet normal automobile fuel (gasoline grade 2) will inevitably lead to detonation and, as a consequence, to cylinder head, burning pistons and valves penetration head gaskets, increased wear of bearings and others.

To determine the necessary adjustments and selection of the ignition of fuel in order to avoid these injuries were organized engine test bench for all major car brands.

All of these tests were conducted in conditions different from the real situation in the army equipment machines, and is insufficient.

In July 1942, when the 59th separate avtorote Main Armored Directorate of the Red Army were organized long-term tests of imported cars of all brands in the course of their normal operation in freight traffic on the front-line stores all directions.

These tests were attracted scientific test site Main avtobronetankovogo control of the Red Army, as well as academician tons.

Eccentrics, was personally involved in the trials.

By order of tons. Mikoyan test results are periodically reported to him.

In addition to these, we conducted a number of tests (compared to domestic cars of similar type and others).

April 20th, 1943 after the organization as part of the Main Directorate of the Red Army automobile technical department, work on testing were transferred to the technical department, but management continued to participate in them.

Total control was organized, conducted and controlled by up to 40 tests on different types and issues associated with the use of imported cars.

The findings were used in the preparation of various types of technical documentation directed to the troops in the form of orders, directives and instructions, and published large-circulation technical literature.

The general production of the automobiles from **June 1941 through May 1945** was about 205 thousand pieces:

	1941	1942	1943	1944	1945	In all
GAS	26,500	24,000	21,300	23,200	7,400	102,400
ZIS	18,800	6,300	22,500	31,100	11,600	90,200
YAAZ	800	100	-	-	-	900
UAZ	-	1,900	4,100	400	-	6,400
UralAZ	-	-	-	2,800	2,300	5,100
Altogether	46,100	32,300	46,100	57,400	21,300	205,000

The production strongly fell against peacetime. In 1940 it was released 145,4 thousand automobiles, while in first half-year of 1941 - 78,1 thousand; if not war, into 1941 would give about 160 thousand of 205 tys.vypushchennykh in the time of the war of automobiles, into the army were directed by 150,4 thousand remaining automobiles, which pass on the category "domestic", they entered from the national economy on the mobilization.

Furthermore, army at the beginning of war located 270 thousand automobiles. If import ratio in the new enterings for the war was of about 42%, then in the general resource (considering it with the machines as those locating in the army at the beginning of war) only of about 30%.

Ведомость наличия автомашин Брянского фронта по состоянию на 10.7.42 г.
Availability of vehicles of the Bryansk Front, as of 07.10.42

	Всего Total	В ремонте Under repair	
		Среднем medium damage	Капитальном heavy damage
ГАЗ-АА GAZ	9435	981	716
ГАЗ-ААА	488	38	7
ЗИС-5 ZIS	4269	339	226
ЗИС-6	519	30	34
ЗИС-21	3	-	-
ЯГ YAG	40	3	5
Додж Dodge	641	6	6
Форд Ford	816	5	4
Остин Austin	24	1	1
Бедфорд Bedford	336	2	2
Мармонд Ford-Marmon-H.	31	-	-
Интернешнл Inter(national)	15	-	-
Студебеккер Studebaker	283	3	-
Джимсси GMC	28	-	-

Ссылка Reference : ЦАМО РФ, ф.38, оп.11386, д.201, л.90. Это автотракторное управление ГАБТУ

173-й танковой бригады по состоянию на 14 августа 1942 г.
173rd Tank Brigade as of August 14, 1942

	Положено по штату on paper	Имеется на лицо in action
Танки Т-34	32	9 (на завод) factory
Танки Т-70	21	9 (на завод) factory
Додж 2-х тон. Dodge 2-ton	117	46
Форд 2-х тон. Ford 2-ton	-	2
Бедфорд 3-х тон. Bedford 3-ton	3	1
ГАЗ-АА 1,5 тон. GAZ-AA 1.5-ton	-	11
Студебеккер 3-х тон. Studebaker 3-ton	4	2
Автомашины легковые Light Cars	3	0
Санитарная ГАЗ-55 GAZ-55 Ambul.	3	1
ПЗС Mobile Carging	1	1
Летучка типа «А» PARM Type „A“	4	3
Летучка типа «Б» PARM Type „B“	2	1
Штабная машина ГАЗ-ААА Staff Car	1	1
Рация на шасси ГАЗ-АА Radio Car	1	1
Мотоцикл с коляской M.cycle w/sidecar	12	-
Мотоцикл без коляски M.cycle wout/sc	-	2

Ссылка Reference : ЦАМО РФ, ф.220, оп.235, д.6/2, л.353-354.

1-й гв. танковой армии в апреле 1945 г., за неделю до начала Берлинской операции. 9 апреля 1945 г.
1st Guards Tank Army on April 9, 1945

Тип и марка Type and Brand	Количество Amount
Боевая техника Military Technics	-
ГАЗ-АА и ААА GAZ	1222
ГАЗ-61 GAZ-61 Staff Car	2
ЗИС-5 и 8 ZIS-5 and -8	842
ЗИС-6 ZIS-6 6x4	18
М-1 GAZ M-1 Staff Car	63
Виллис Willys MB	138
Студебеккер Studebaker	1321
Мерседесбенц Mercedes-Benz	28
Опель легковой Opel light	48
Опель грузовой Opel cargo	178
Опель Блиц Opel Blitz	124
Додж 32 Dodge WF-32	6
Додж ¾ Dodge WC	266
Форд 4 Ford GPA	49
Форд 6 Ford (2)G8T	230
Форд 8 Ford F60L C298QF (?)	96
Шевроле Chevrolet	205
Интернационал International	2
Джемси GMC	9
Прочие легк. Иномарки Other light cars foreign	64
Прочие груз. Иномарки Other cargo foreign	140
Мотоцикл с/к Motorcycles w/ sidecar	426

Мотоцикл б/к Motorcycles w/out sidecar	7
Дизельные машины Diesel Machines	194
Катер БКМ Boat BKM-70	5
Трактор НАТИ Tractor NATI ChTZ-3	17
Трактор ЧТЗ-65 Tractor ChTZ-65 Stalinez	7
Всего Total	5707

Ссылка **Reference** : ЦАМО РФ, ф.299, оп.3105, д.48, л.145 - 146.

Автотранспорта 4-й танковой армии в начале февраля 1945
Motor Transport of the 4th Tank Army at the beginning of February 1945

	ЗИС-5 ZIS-5	Студебеккер Studebaker	Форд 6 Ford (2)G8T	Всего Total
Положено по штату on paper	288	135	-	423
Имеется на лицо in action	192	78	16	286
В эксплуатации on test	162	74	14	250
в ремонте under repair	30	4	2	36

Ссылка **Reference** : ЦАМО РФ, ф.323, оп.4756, д.180, л.51.

Ведомость о наличии и техническом состоянии автотранспорта в 7 гв. кавалерийском Бранденбургском Краснознаменном корпусе по состоянию на 29.04.1945 г.
Availability and technical condition of vehicles in the 7th Guards Cavalry Brandenburg Red Order Korps as of April 29, 1945

Тип	Марка	По списку
Легковые Light	ГАЗ-А GAZ-A Staff Car	1
	М-1 GAZ M-1 Staff Car	10
	Виллис Willys MB (+ Ford GPW)	25
	Трофейных Trophies	17
	Итого Sum	53
Грузовые Cargo	ГАЗ-АА GAZ-AA	256
	ГАЗ-ААА GAZ-AAA	3
	ЗИС-5 ZIS-5	284
	ЗИС-6 ZIS-6	1
	Додж 4/2 Dodge 4x2 (WF-32)	6
	Форд-6 Ford (2)G8T	36
	Студебеккер Studebaker	66
	Додж ¾ Dodge WC	3
	Шевроле 4/2 Chevrolet 4x2 (3116/MS4409)	20
	Трофейные Trophies	99
Итого Sum	774	
Специальные Special	Автомаст «А» ГАЗ-АА GAZ-AA PARM	5
	Автомаст «А» ГАЗ-ААА GAZ-AAA PARM	1
	Автомаст «А» Мерседес Mercedes PARM	1
	Автомаст «Б» ЗИС-5 ZIS-5 PARM	7
	Автомаст «Б» Шевроле Chevrolet PARM	1
	Автомаст «Б» ЯГ-6 YAG-6 PARM	1
Бензоцистерны Tanker	ЗИС-5 ZIS-5	28
	ГАЗ-АА GAZ-AA	6
	Студебеккер Studebaker	1
	ЯГ-4 YAG-4	1
	Адам Опель Adam Opel	1
Санитарные Ambulance	ГАЗ-55 GAZ-55	10
	ГАЗ-АА GAZ-AA	6
	Форд-6 Ford (2)G8T	1
	Студебеккер Studebaker	1
	Опель Блиц Opel Blitz	1
Под рацию Radio	ГАЗ-АА GAZ-AA	10
	ГАЗ-ААА GAZ-AAA	4
	Виллис Willys MB (+ Ford GPW)	9
	Студебеккер Studebaker	5
	Додж ¾ Dodge WC	1
Арт. Мастерские Art. workshop	Опель Блиц Opel Blitz	1
	ГАЗ-АА GAZ-AA	1
	ЗИС-5 ZIS-5	1
	Форд-6 Ford (2)G8T	1
	Форд-8 Ford F60L C298QF (?)	1
Радиомастерские Radio workshop	ГАЗ-АА GAZ-AA	1
	Опель-Блиц Opel-Blitz	1
Телефонный узел Telefon	ГАЗ-АА GAZ-AA	1

Кинопередвижка	ЗИС-8 ZIS-8	1
Автобусы bus	ГАЗ-АА GAZ-AA	4
	ГАЗ-ААА GAZ-AAA	4
Пикапы pickup	М-1 GAZ M-1	1
	ГАЗ-А GAZ-A	1
	Форд-8 Ford 11A Staff Car (?)	2
	Опель Opel	2
Редакция	ЗИС-5 ZIS-5	2
Под станки	ЗИС-5 ZIS-5	6
	Опель Opel	3
	Шеврале Chevrolet	2
	Татра Tatra	1
	Дисмен GMC	1
	Студебеккер Studebaker	1
	ГАЗ-ААА GAZ-AA	1
	МАН MAN	1
Понтонные мосты pontoon	ЗИС-5 ZIS-5	29
ПЗС Mobile Carging	ГАЗ-АА GAZ-AA	2
	ГАЗ-ААА GAZ-AAA	1
	Итого Sum	174
Боевые установки SPG(?)	ГАЗ-АА GAZ-AA	2
	ЗИС-5 ZIS-5	26
	Шеврале Chevrolet	9
	Студебеккер Studebaker	12
Тягачи Tractor	Студебеккер Studebaker	26
	Бюссинг Наг Büssing NAG	4
	Форд-8 Ford F60L C298QF (?)	2
Всего Total		1082

Ссылка Reference : ЦАМО РФ, Ф.233, оп.2338, д.124,Л.476

Сведения о наличии автомашин по 7 механизированному Ново-Украинскому Краснознаменному ордену Суворова корпусу по состоянию на 10 апреля 1945 г.

Information about the presence of motor vehicles on 7th Mechanized Korps as of 10 April, 1945.

Тип и марки машин	По штату on paper	Имеется in action
Легковые М-1 GAZ M-1 Staff Car	41	2
Легковые Виллис	36	85
Легковые трофейные	-	5
Итого легковых	77	92
Грузовые ГАЗ-АА GAZ-AA	909	31
Грузовые ЗИС-5 ZIS-5	672	36
Грузовые Додж 1,5		6
Грузовые Форд 6		118
Грузовые Шеврале		426
Грузовые Студебеккер		347
Грузовые Додж ¾		13
Грузовые трофейные		42
Итого грузовых	1581	1019
Мастерск. Типа А	39	38
Мастерск. Типа Б	18	12
Мастерская ПЗС	12	8
Бензоцист. ГАЗ-АА GAZ-AA		2
Бензоцист. ЗИС-5 ZIS-5	41	30
Санитарные	48	23
Прочие спец. ГАЗ-АА GAZ-AA	20	3
Прочие спец. ЗИС-5 ZIS-5	8	7
Прочие спец. Шеврале		1
Прочие спец. Студебеккер		2
Прочие спец. Додж ¾		36
Прочие спец. трофейные		22
Итого спец	186	184
Всего	1844	1295

Примечание: 10 автомашин, не указанных в сведениях выбыло с 109 ИПТАП из состава корпуса. Из указанных в сведениях автомашин, идут своим ходом из г. Плоешти к месту дислокации корпуса сорок девять Студебеккер и 20 санитарных. ЦАМО РФ, Ф.3436, оп.1, д.182, л.148

Сведения о прибытии колесных машин для пополнения 7 механизированного Ново-Украинского Краснознаменного ордена Суворова корпуса.

Студебеккер — 254, Шеврале — 419, Додж ¾ — 27, Виллис — 50, Лет.А — 19, Лет.Б — 4, Санитар. — 20.

10 апреля 1945 г. [распределение по эшелонам опущено]

ЦАМО РФ, Ф.3436, оп.1, д.182, л.149

И снова о ленд-лизовой технике

Несколько цитаток из документа, озаглавленного "Работа автомобильного транспорта в период наступательных операций 1 УФ в октябре-ноябре 1943 г."

Осень 1943 г., форсирование Днепра. Как его обеспечивали? Заглянем в *Сведения о наличии и техническом состоянии автопарка фронта по состоянию на 1 октября 1943 г.*

Автомашин по штату 4372 по списку 3419 из них 828 ГАЗ, 1374 ЗИС, 1217 ИНО[марок].

В ремонте 425 из них 92 ГАЗ, 205 ЗИС и 128 ИНО[марок].

Иномарок - меньшинство. Это отдельные автомобильные полки и автомобильные батальоны армейского и фронтового подчинения, не весь автопарк фронта разумеется. На фронте у Н.Ф.Ватутина был целый полк на иностранных автомобилях, 23-й АТП по штату 936 машин, по списку на 1 октября 1943 г. - 549, все иномарки. Проблемой полка стала эксплуатация иномарок в наших условиях. В отчете указывается:

В 23 АТП СВГК прибывшем на фронт в августе м-це 1943 г. за 3,5 месяца эксплуатации из 624 машин вышли из строя и требуют среднего ремонта 312 машин Форд-6, 36 машин Студебекер и 21 машина Интернационал.

В 211 ОАТБ укомплектованном машинами ДЖИЕМСИ за этот же период вышли из строя и требуют среднего ремонта 50 % всех машин.

Автомашин отечественных марок, как более простые по своему устройству и менее требовательные к высокому качеству топлива, имеют более высокие межремонтные пробеги.

Почему так произошло?

Слабая техническая грамотность водительского и офицерского состава авточастей, не знающих особенностей эксплуатации иномарок и производства их ремонтов — вызывает преждевременный выход машин из строя и длительный простой в ожидании ремонта. Все попытки ремонта машин иномарок в авточастях, при отсутствии соответствующего оборудования, запасных частей итд. не дали положительных результатов. Эффект работы машин после ремонтов не оправдывает затраченных средств и усилий.

Короче Форд Фокус в гараже у дяди Ашота не ремонтируется. Это не было специфической проблемой 1 УФ-а, более низкий % иномарок в строю имел место по всем фронтам.

Также возникал вопрос "были ли в Красной армии соединения, большинство машин в которых было иностранных марок?" Могу ответить - были. Примером является 8-я гвардейская отдельная противотанковая бригада. По состоянию на март 1944 г. она располагала нижеследующим автопарком:

Again, the Lend-lease technology

Several tsitatok from the document entitled "The work of road transport during the offensive operations 1 UV in **October-November 1943**"

Autumn 1943 crossing of the Dnieper. As it provided? Let's look at information on the availability and the technical condition of the fleet on the edge of October 1, 1943

Motor Vehicles for 4372 on the state list 3419 of them 828 GAZ, ZIS 1374, 1217 INO [marks].

The repair of these 425 92 GAZ, ZIS 205 and 128 ISE [marks].

Cars - minority. This individual automobile automotive battalions and regiments of the army and front-line submission, not the whole fleet of the front of course. At the front it has been N.F.Vatutina whole regiment foreign cars, the 23rd ATP statewide 936 machines on the list of October 1, 1943 - 549, all foreign cars. The problem was the exploitation of the regiment of foreign cars in our conditions. The report states:

The 23 ATP SVGK arrived at the front in August, m-tse, 1943 for 3.5 months of exploitation of 624 vehicles out of service and require the average repair machines Ford 312 6, 36 trucks and 21 cars Studebaker International.

In 211 OATB stocked machines DZHIEMSI over the same period out of service and require a medium repair 50% of all machines.

The vehicles of domestic brands is simpler in structure and less demanding of high quality fuels have a higher turnaround.

Why did it happen?

Weak technological literacy driver's auto-parts and officers who do not know features of the exploitation and production of foreign cars repair - causes premature machine failure and long waiting for a simple repair. All attempts to repair cars in automotive spare parts of machinery, in the absence of appropriate equipment, spare parts and so on. have not yielded positive results. The effect of the machines after the repair does not justify the money spent and effort.

In short the Ford Focus in the garage with his uncle Ashot not repaired. It was not a particular problem one UV-A, a lower% of foreign cars in service took place on all fronts.

Also raised the question "whether the compound in the Red Army, most of the cars that were foreign brands?" I can answer - were. An example is the 8 th Guards separate anti-tank brigade. As of **March 1944** it had the following fleet:

	Виллис	Студебекер	ЗИС-5	ГАЗ-АА	Форд	Опель	Додж 3/4	Всего
Упр. бригады	1	1	1	3	-		2	8
322 гв. ИПТАП	1	14	2	4	-		17	38
323 гв. ИПТАП	1	13		-	-		16	30
324 гв. ИПТАП	-	19		1	-		15	35
Арт. парк	2	3	1	1	1	1	1	10
Всего	5	50	4	9	1	1	51	121

Т.е. 88 % автопарка было ленд-лизовским. Первые два полка были на ЗИС-3, последний на ЗИС-2.

И снова о роли ленд-лиза

Небольшое пояснение для вновь добавивших. Посты я чаще пишу по пятницам, когда спадает напряжение рабочей недели и есть время. Одна из постоянных тем моего журнала это ленд-лиз. Хочется понять его действительную роль. Одно из наиболее спорных направлений это роль поставок автомобилей союзниками. Я бы с удовольствием прочитал какой-нибудь фундаментальный труд на тему ленд-лиза.

Но пока наши ["профессиональные историки" \(tm\) распиливают гранты и махают извлеченной из кармана фигой "похаживают в архивы" \(C\)](#) приходится заниматься исследованием вопроса самостоятельно. Из десяти дел в ЦАМО стараюсь брать одно, касающееся ленд-лиза.

В одном из дел Главного автомобильного управления нашел любопытную статистику по доле импортных машин в Красной армии.

Доля ленд-лизированной техники медленно, но верно росла с 5,7% на 1.4.1943 г. до 19,4 % на 15.2.1944 г.

На 1 мая 1944 г. по штату Красной армии требовалось 736671 автомашин. В наличии имелось 541466 штук, обеспеченность составляла 73,5 %.

Из общего наличия автомашин в КА на ту же дату:

отечественных - 408297 или 75,4 %

импортных - 113307 или 20,9 %

трофейных - 19862 или 3,7 %.

К 15 июля 1944 г. проценты поменялись на 70,1 %, 25,4% и 4,5 % соответственно.

Далее в деле есть табличка с данным о наличии ходовых автомашин на 1 июня 1944 г. Приведу из нее один столбец, по 1-му Украинскому фронту (выбран произвольно, на глазок статистика по фронтам примерно одинаковая):

Марка машин	1-й Украинский фронт
ГАЗ-А	82
ГАЗ-67	90
М-1	808
ЗИС-101	13
Виллис	1167
ГАЗ-АА	13306
ГАЗ-ААА	666
ЗИС-5	9732
ЗИС-6	366
ЗИС-42	126
Додж гр.	470
Додж ¾	719
Форд	2856
Шевроле	1295
Интернац.	255
Студебекер	5612
Джиэмси	220
Трофейные и прочие	5691
Всего	43524

Статистика по трофеям теряется в "прочих". Туда же, возможно, попали английские Бедфорды и др. поставлявшиеся небольшими партиями иностранные автомобили. Всего у тов. Конева было 12594 шт. импортных автомобилей, что дает нам 28,9% от общего числа машин. ИМХО много(хотя я ожидал большего), особенно с учетом грузоподъемности Студеров. Т.е. данные по фронтам несколько корректируют брутто-статистику по доле импортных машин в автопарке Красной армии. Можно выдвинуть тезис, что чем ближе к фронту, тем больший % составляла импортная автотехника. Но он нуждается в дополнительном подтверждении.

Одновременно был поставлен под сомнение тезис о большей надежности импортных машин. % исправных импортных машин лишь незначительно превышает аналогичный показатель по отечественной технике. При этом отмечается:

"Вообще же техническое состояние автопарка импортных машин, поступивших до 1.1.44 г. значительно ниже технического состояния отечественных машин и всего автопарка в целом.[...]"

Если бы не было поступления новых машин в армию, то процент исправных машин составил бы только 73.2 %, в то время как на 1.1.44 г. он был равен 77 %"

Про распределение проблем по маркам сказано:

"Для основных марок импортных машин в лучшем состоянии находятся машины "Студебекер" и в худшем "Виллис" и "Шевроле"

Справедливости ради нужно указать, что проблемы с "Виллисами" были связаны (и это прямо указано в отчетах Автомобильного управления) с использованием несчастных жывов в качестве тягачей(сорокапятки в частности).

Again, the role of the Lend-Lease

A little explanation for the newly added. Posts I often write on Fridays, when the voltage drops of the working week and have time. One of the recurring themes of my journal is the Lend-Lease. I want to understand its real role. One of the most contentious areas is the role of the supply of vehicles allies. I would love to read some fundamental work on the topic of the Lend-Lease.

But as long as our ["professional historians" \(tm\) sawn grants and waving izvlechennoy figs from his pocket, "walked about in the archives" \(C\)](#) have to deal with the issue on their own investigation. Of the ten cases in TsAMO I try to take one concerning the Lend-Lease.

In one of the cases of the Main Control car I found interesting statistics on the share of imported machinery in the Red Army.

The share of lend-lease equipment is slowly but surely grew from 5.7% at 04.01.1943 was 19.4% up on 15.02.1944, the

On May 1, 1944 to the state of the Red Army was required 736,671 cars. The 541,466 shares were available, the provision amounted to 73.5%.

Of the total availability of cars in the spacecraft at the same date:

domestic - 408,297 or 75.4%
import - 113 307, or 20.9%
trophy - 19,862 or 3.7%.

By **July 15, 1944** percentages changed to 70.1%, 25.4% and 4.5%, respectively.
Further, the fact there is a plaque with the data on the availability of vehicles running on June 1, 1944 Here is one of her column, the **1st Ukrainian Front** (selected randomly by eye fronts statistics about the same):

Mark vehicles	1 st Ukrainian Front
GAZ-A	82
GAZ-67	90
M-1	808
ZIS-101	13
Willys	1167
GAZ-AA	13306
GAZ-AAA	666
ZIS-5	9732
ZIS-6	366
ZIS-42	126
Dodge c.	470
Dodge ¾	719
Ford	2856
Chevrolet	1295
Inter.	255
Studebaker	5612
Dzhiemsi	220
Trophy and other	5691
Total	43524

Statistics on the trophy is lost in the "other". There also may have hit the British **Bedford** et al. Comes in small batches foreign cars. In all, comrade. Konev was 12594 units. imported cars, which gives us 28.9% of the total number of machines. IMHO much (although I expected more), especially considering the carrying capacity Studer. In several fronts data adjusted gross statistics on the share of imported cars in the car park of the Red Army. You can put forward the thesis that the closer to the front, the greater% sostavlyalya imported vehicles. But he needs further confirmation.

At the same time it has been put into question the thesis of the greater reliability of imported cars. % Serviceable imported cars is only slightly higher than that of domestic technology. It is noted:

"In general, the technical condition of the fleet of cars impornyh received before 1.1.44 was significantly lower than the technical condition of vehicles and the entire domestic fleet as a whole. [...]"

If there was no admission of new machines in the army, the percentage of serviceable vehicles amounted to only 73.2%, while on 1.1.44, he byl equal to 77% "

About distribution problems by Mark said:

"For the major brands of imported vehicles in the best condition of the car" Studebaker "and at worst" Willis "and" Chevrolet ".

Spavedlivosti for the need to point out that the problems with the "Jeep" had been linked (and this is clearly stated in the records management Automobile) using zhyrov accidents as trucks (sorokapyatok in particular).

To be continued ...

Until **December 1941**, the United States has been bought 10,500 trucks, including the very first delivery of 500 cars "Marmon-Herrington» * (Ford-Marmon-Harrington HH-6 COE-4) and 5000 reconnaissance vehicles of the "pygmy" (as Help GABTU named number 99 on December 9, 1941 the commander-wheel-drive reconnaissance cars) - 1000 Bantam 40RC and the 4000 Willys MB.

The number of first entered the order 1000 Studebaker US6-wheel drive trucks with carrying capacity of 2.5 tonnes, similar to 500 trucks International Harvester M5-6 (6x6) with carrying capacity of 2.5 tons in 2000 polutoratonnnyh trucks Ford 2G8T (4x2) and 1,700 polutoratonnnyh Dodge WF-32 (4x2).

The actual supply figures are somewhat different. Thus, in reference as of **February 1, 1942** marked the arrival of the Soviet Union-wheel-drive vehicles, "Marmon-Harrington" - 500 pieces; "Studebaker" - 522 pcs. (More 460 pcs. on the way); "Interneysenal-Harvester" - 191 pcs. (More in the way of 307 pcs.). "Polutorok" arrives in the northern ports of the Soviet Union a lot more, "Ford" - 1300 pcs. (4172 more on the way), "Dodge" - 412 pcs. (on the road in 2266 pcs.). Such massive transfers of conventional "commercial options" were explained by the fact that their production was well established, and shipping could be carried out quickly enough. Especially important is the look on the background of the decline in production of domestic trucks - Moscow Automobile them. Stalin was at that time in the evacuation, and has not had time to organize the production of trucks at the new location, and the Gorky Automobile Plant them. Molotov's a shortage of components has reduced production of trucks in several times in comparison with the prewar period.

Worse things were deliveries of passenger cars commander-razvedovatel'skikh. If 1,000 vehicles ordered "Bantam" in Soviet ports already received 352 machines and another 456 are in the way, the "Willis" in March have not even begun to arrive in the port of departure.

Shipments of cars from England is also no different rhythm and mass - in fact, in the **spring of 1942** to us from England, received only 916 cars Austin K30 (carrying capacity of 2 t.).

Since the first trucks arrived in the USSR "Marmon-Harrington," the assembly and had to start with them. In December 1941, in the Gorky collected 221 car "Marmon-Harrington." Later on GAZ began receiving assembly kits and other imported cars, "Studebaker", "International-Harvester", "Ford" and "Bantam".

In the summer of 1942 a plan on the assembly of imported cars car factory. Molotov is not performed due to insufficient and irregular flow of kits to the plant. For normal operation of the conveyor had to be touched in 800-1000 pieces, but the supply of cars (and other goods Lend-Lease) through the northern ports are faced with strong opposition from Germany and as an alternative has been chosen the southern route through Iran where is their assembly. The assembly of imported cars on Gorky Automobile Plant increased again when the machines began to come to us through the ports of the Far East.

Monthly data for the assembly of imported vehicles at the Gorky Automobile Plant them. Molotov

	1Q			Q2			Q3			4th quarter			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	eleven	12	
1941	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	221	221
1942	384	708	508	1988	3254	2804	1149	392	33	261	380	783	12,644
1943	730	996	1243	945	1900	1061	1016	1600	1600 *	1000	800	1000	13,891
1944	1100	1320	1402	1000	1600	1400	1400	1400	1100	1400	1324	302	14,748
1945	663	368	519	350	322	694	545	500	409	462	337	324	5493
1946	472	427	220	9	1	31	5	36	-	-	-	-	1165

* Including 382 unmanned.

Massive bombing of enterprise undertaken by the Germans in the summer of 1943, almost a long time did not interrupt his work. While there was a restoration of the destroyed workshops, assembly of imported cars moved ... into the street. A kind of assembly line arranged in the open air. By the autumn the majority of factory premises cleared of debris and repaired, and the assembly of imported cars again moved under the roof.

Peak production of imported cars fell on 1944 By this time, to us under Lend-Lease supplied not only of complete equipment, but also the individual units, such as diesel engines for the assembly of military equipment. Such an experience would be used in the automotive industry - to obtain from abroad only those components that for some reason we are not able to do yourself, and the rest to make your own. At this time, the Gorky Automobile Plant preparing to release a new generation of trucks and on the idea of designers, the first time they could easily fit on the truck cabs "Studebaker". After all, as planned release of GAZ-63 we had to start in the autumn of 1944, and by that time to organize the production of its all-steel cab is clearly not time. But before the end of howl-HN serial production of these trucks have not started, and after the issue of the supply of imported cabins was no longer relevant.

In the victorious 1945 for obvious reasons, cars collected much less than in the previous year. But they did not stop the assembly. Assembly sets us ships in strict compliance with the orders prepared by the Soviet side, which is not thought to decrease until the end of World War II in September 1945.