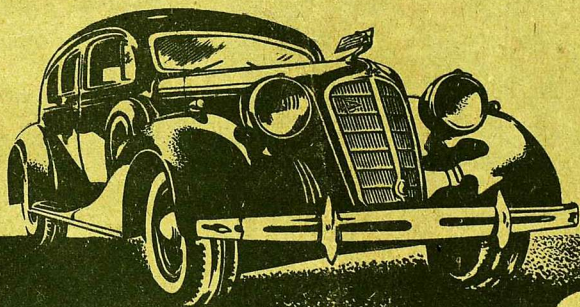


За рулем



ДЕКАБРЬ
1939

23-24

РЕДАКТАТ ЦС ОСОДВИДХИМА СССР

СОДЕРЖАНИЕ

ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЕ И. В. СТАЛИНА. Биографическая справка	2
Н. СТОЯНОВ, А. НИЗОВОЙ — Великий Сталин	3
Н. СЕРГЕЕВ — Сталин и Красная Армия . .	6
Н. ЗИНГЕР — Миллион советских автомо- билей	6
Под солнцем Сталинской Конституции . .	10
Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ — Народный герой . . .	12
Д. ИВАНОВ — Почетная работа	14
С. ПАНЯКИН — Новый отряд командиров .	15
Ал. ЕВНИН — Друзья (рассказ)	16
А. ЛЬВОВЦЕВ — Я стыл шофером	17
С. ТИУНОВ — Крепкая связь	18
В. КРАТОВ — В столице Туркмении . . .	19
П. СЕМЕНОВ, Герой Советского Союза — Взаимодействие танков с пехотой . .	20
И. ЧАБРОВ, майор — Служба регулирования .	22
Агитпробег по Московской области	23
Новости мировой автотехники	24
Н. КУНЯЕВ, инж. — Предохранительная дрос- сельная шайба	3-я стр. обл.



*Вожь народов, вдохновитель и организатор побед социализма,
великий продолжатель дела Маркса—Энгельса—Ленина
ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ СТАЛИН*

ВЕЛИКИЙ СТАЛИН

Н. СТОЯНОВ, А. НИЗОВОЙ

«Рассветает! Вот так для нас будет светло в будущем, когда завоем все права и вырвемся из тисков этого невыносимого положения...»

Как вдохновенно и пророчески звучали эти великолепные слова 22-летнего Сосо Джугашвили в ночь под новый год, на собрании, ставшем ныне историческим, где был создан руководящий центр Батумской социал-демократической организации. Молодой, но уже признанный партийный руководитель как бы читал книгу радости — книгу будущего человечества.

«В результате прейденного пути борьбы и лишений приятно и радостно иметь свою Конституцию, трактующую о плодах наших побед. Приятно и радостно знать, за что бились наши люди и как они добились всемирно-исторической победы. Приятно и радостно знать, что кровь, обильно пролитая нашими людьми, не прошла даром, что она дала свои результаты».

Как величественно и просто говорил вожьд о светлом настоящем, о завоеванных правах, навечно закрепленных основным законом Союза советских социалистических республик. Великую хартию свобод — Конституцию — народ назвал самым любимым именем — Сталинской Конституцией.

«Приятно и радостно знать, за что бились наши люди и как они добились всемирно-исторической победы».

Десятки миллионов тружеников не только в Советском Союзе, но и за его рубежами, на всех языках мира изучают сокровищницу марксизма-ленинизма — историю ВКП(б), замечательную биографию большевистской партии и ее творцов Ленина и Сталина. Каждая строчка горит и дышит их мыслями и делами.

Партия и Сталин — это неразрывное целое. В декабре 1929 г. товарищ Сталин, отвечая на бесчисленные приветствия, обращенные к нему в связи с пятидесятилетием, писал: «Ваши поздравления и приветствия отношу на счет великой партии рабочего класса, родившей и воспитавшей меня по образу своему и подобию. И именно потому, что отношу их на счет нашей славной ленинской партии, беру на себя смелость



ответить вам большевистской благодарностью. Можете не сомневаться, товарищи, что я готов и впредь отдать делу рабочего класса, делу пролетарской революции и мирового коммунизма все свои силы, все свои способности и, если понадобится, всю свою кровь, каплю за каплей».

Перед каждым из нас сразу встает во весь гигантский рост обаятельный образ великого Сталина, кристально честного члена ленинской партии и вождя ее, друга и учителя всего прогрессивного человечества.

45 лет своей жизни, начиная с 15-летнего возраста, товарищ Сталин отдаст безавстному служению делу рабочего класса, делу коммунизма. В дни ранней юности товарищ Сталин вступает бесповоротно на путь революционной борьбы и вскоре занимает руководящее положение в марксистском пролетарском движении.

Миллионы трудящихся, изучая героическую биографию рулевого большевизма, познают большую и мудрую жизнь, черпают непоколебимую сталинскую веру в грядущее торжество коммунизма.

Вместе с Лениным товарищ Сталин выковал и выстоял большевистскую партию, не знающую страха в борьбе, дерзновенно смелую и решительную до конца, закаленную в горниле классовых битв, высоко несущую знамя самой пере-

довой в мире революционной марксистско-ленинской теории.

Сколько долгие годы немощной нужды и лишений, в дни тяжелых невгод и бурь вместе с Лениным товарищ Сталин вел партию, рабочий класс на священную борьбу с царизмом. Ни тюрьмы, ни бесконечные ссылки не смогли поколебать стальную волю пролетарского революционера, закаленную в беспощадной борьбе с ненавистным самодержавием, с многочисленными врагами Ленина, врагами большевизма, врагами народа. Вместе с Лениным он неустанно разоблачал штрейкбрехеров революции и вооружал партию для последнего решительного боя с царизмом. В дни героического штурма в октябре 1917 г. товарищ Сталин стоял во главе партийного центра по руководству вооруженным восстанием.

Только благодаря ленинско-сталинской политике, только на основе учения великих вождей трудящихся мог возникнуть и окрепнуть тот неурушимый союз народов Страны Советов, против которого оказались бессильными все интервенции Антанты, все походы белых армий, все блокады и все контрреволюционные заговоры. Ленинско-сталинская национальная политика — вот фундамент, на котором зиждется могущество социалистического государства, «прочности которого могли бы позавидовать любое национальное государство в любой части света».

Еще в 1912 году, разрабатывая программу партии по национальному вопросу, товарищ Сталин предумышленно в качестве основного пункта право наций на самоопределение. Х съезд партии целиком принял сталинскую программу развития национальностей на базе диктатуры рабочего класса. Выступая на XI съезде партии, Владимир Ильич говорил, что в Народном комиссариате национальностей решаются сложнейшие и важнейшие вопросы диктатуры пролетариата, вопросы национальных отношений. И товарищ Ленин подчеркнул, что никто, кроме Сталина, не может обеспечить работу Народного комиссариата национальностей, ибо он пользуется огромнейшим доверием у партии и у



представителей всех национальностей советского государства.

В первые же дни Октября была опубликована составленная товарищем Сталиным «Декларация прав народов России», установившая неизменные принципы и начала советской национальной политики. Вместе с Лениным он разработал вопрос о форме объединения национальных советских республик в единый Союз советских социалистических республик.

Станувительной большевистской стратегией и верой в победу вел товарищ Сталин полки красных бойцов в годы гражданской войны против озверевших врагов, пытавшихся железным козлом удушить молодую, только что пробудившуюся к жизни Страну Советов. «И в политбюро при Ленине как-то само собой подраумывалось: опасность велика — значит надо послать Сталина» — вспоминает об этом в одной из своих статей М. И. Калинин. Рискуя своей жизнью, товарищ Сталин оправдывал огромное ленинское доверие на самых важнейших фронтах гражданской войны, решавших судьбу страны.

Героическая оборона пролетарской штабеля — Царицына, окончательный разгром «добровольческой армии» Деникина и «свереликого войска» Донского, сокрушающий удар через шахтерский Донбасс были проведены по стратегическим планам, созданным Сталиным, под его руководством.

Об этой исторической эпохе, о битвах, слава которых никогда не померкнет, делится воспоминаниями первый маршал Советского Союза тов. К. Е. Ворошилов: «В гражданской войне товарищ Сталин в разнообразных и сложнейших условиях, обладая огромным талантом революционного стратега, всегда верно определял основные направления главного удара и, искусно применяя соответствующие обстановке тактические приемы, добивался желатель-

ных результатов. Это качество пролетарского стратега и тактика осталась за ним и после гражданской войны. Это его качество хорошо известно всей партии».

И партия всегда высоко ценила гений великого стратега пролетарской революции. После окончания гражданской войны товарищ Сталин избирается генеральным секретарем Центрального комитета, в котором сосредоточена мудрость ленинской партии.

...Сталинская клятва над гробом бессмертного Ленина провозгласила, как набат, незабываемая священная клятва на верность ленинскому знамени. Страна с замкнутым сердцем вымала тому, как прощались Сталин со своим великим другом и учителем. И слова клятвы глубоко запали в помыслы и сердца миллионов, закалили волю к победе.

«Ленин — горный орел» — вот образ, зарисованный товарищем Сталиным. И мы видим, как высоко парит над миром ленинская правда и мы знаем, что год от года все ярче освещает наш путь ленинское учение. Товарищ Сталин берет чистоту этого учения, в продолжение и развития которого он видит цель всей своей жизни. «Что касается меня, то я только ученик Ленина, и моя цель — быть достойным его учеником... Если бы каждый шаг в моей работе по возвышению рабочего класса и укреплению социалистического государства этого класса не был направлен на то, чтобы укреплять и улучшать положение рабочего класса, то я считал бы свою жизнь беспредельной».

Величайший теоретик марксизма-ленинизма, подлинный корифей передовой науки, ломающий все старые, отжившие шаблоны, товарищ Сталин ярким прожектором гениальной мысли освещает триумфальною шестине нашей родины к сверхающим высотам коммунизма.

На самых крутых поворотах истории коринч гигантского партийного горбыля держит единственно правильный ленинский путь, выверенный марксистской наукой. Советский Союз уверенно идет по сталинским маршрутам от победы к победе. Неотъемлемый вклад в марксистскую науку внес товарищ Сталин, разработав ленинский план индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства — основы построения социализма. По чертам великого вождя воздвигается прекрасное здание коммунизма. В руках трудящихся заделана титанический труд товарища Сталина, продолжившего и разработавшего ленинское учение о возможности построения социализма в одной стране, в условиях капиталистического окружения.

Обогащая все области марксистско-ленинской науки, товарищ Сталин с непревзойденным искусством разрабатывает теорию в неразрывной связи с революционной практикой. Так вождь учит партию, учит народ, дает стране ясную перспективу борьбы, укрепляет уверенность в конечной победе.

Гениальный ученый, товарищ Сталин всегда учится у народа, у рядовых тружеников мудрости жизни, обобщает и облекает опыт людей самозабвенного труда. Сталинское искрение спасло не раз слышала страна. Выступая в 1928 г. на собрании рабочих главных железнодорожных мастерских Тифлиса, товарищ Сталин поделился воспоминаниями о своей революционной деятельности.

Вспоминала 1898 г., первый кружок из рабочих-железнодорожников, который он вел, товарищ Сталин говорил: «Здесь, в кругу этих товарищей, я получил тогда первое свое боевое революционное крещение... Как видите, моим первыми учителями были тифлиские рабочие. Позвольте принести им теперь мою искреннюю, товарищескую благодарность».

Вспоминала 1905—1907 гг., подпольную работу в Баку, товарищ Сталин говорил: «Два года революционной работы среди рабочих нефтяной промышленности закалили меня, как практического борца и одного из практических руководителей». Там, в Баку, я получил, таким образом, второе мое боевое революционное крещение... Позвольте принести теперь мою искреннюю, товарищескую благодарность моим бакинским учителям».

Вспоминала 1917 г., бую великих схваток пролетариата и буржуазии, товарищ Сталин говорил: «Там, в кругу русских рабочих-освободителей угнетенных народов и застывших пролетарской борьбы всех стран и народов, я получил свое третье боевое революционное крещение... Позвольте принести свое искреннюю, товарищескую благодарность моим русским учителям и склонить голову перед памятью моего учителя Ленина».

На всесоюзном совещании стальных товарищ Сталин вновь говорил, что подлинные руководители, вожди народа должны не только учить народ, но и учиться у народа. И опять страна услышала из уст своего великого вождя слова искренней благодарности стальныхцам...

Социализм прочно, нерушимо вписан в быт народов советской отчизны. Социализм и народ слились в одну силу, силу, способную творить чудеса, не выданные из истории человечества. Но! Гениальным водителем Сталина партия знает, куда ведет страну, не боится она никаких трудностей и побеждает так, как могут побеждать только большинство, вооруженные самой передовой революционной теорией.

Всемирно-исторические завоевания социализма отображены в Сталинской Конституции. Сталин — символ всех побед! С его именем связано превращение пищенской отсталой

страны в цветущую страну самой передовой техники. Под сталинским руководством преобразилось сельское хозяйство на новых, социалистических началах. СССР стал страной самого передового в мире социалистического земледелия. Под руководством товарища Сталина умножила во много раз свою боевую мощь доблестная Красная Армия — грозная сила, повергающая в трепет всех врагов нашей могучей родины.

Большевистская партия под руководством великого Сталина отстояла чистоту ленинского учения, ардебенных разгромив врагов народа, троцкистов, бухаринцев, буржуазных националистов, всех и всяких козляков, пытавшихся свернуть партию с ленинского пути, расчленив нашу родину, продать счастливый советский народ в капиталистическое рабство.

После смерти Ленина на своих могучих плечах вынес товарищ Сталин всю тяжесть борьбы с контрреволюционными оппортунистами всех мастей и оттенков. Еще теснее сплотилась партия, весь народ вокруг своего отца и учителя.

Не дрогнули ряды верных сталинских учеников. Враги разгромлены, а партия Ленина—Сталина и вместе с нею весь советский народ победоносно идут вперед, к коммунизму.

Огромный труд товарища Сталина принес стране самые ощутительные результаты в годы славных пятилеток, в годы исторического преобразования одной шестой земного шара. Наша революция дала народу не только политические свободы, но и принесла подлинный расцвет материального и культурного благосостояния трудящихся. Под живительными лучами Сталинской Конституции развернулись способности, пробудились таланты, которые давил и мят капитализм. За годы сталинских пятилеток в Советском Союзе свершилась величайшая культурная революция.

На подвигаемую высоту поднялось морально-политическое единство всего советского народа, спемтированное сталинской дружбой трудящихся всех наций. Сталинский блок коммунистов и беспартийных, одержавший блестящую победу на выборах верховных органов советской власти, явился триумфом гене-

ральной линии большевистского руководства.

Исторический XVIII съезд ВКП(б) дал народам Советского Союза сталинскую путевку — грандиозную программу постепенного перехода к коммунизму, к тому новому светлому обществу, на знамени которого будут начертаны огненные слова «От каждого по способностям, каждому по его потребностям».

..На далекой сопке Заозерной развевается боевое красное знамя. Бесстрашные полки Красной Армии с именем Сталина на устах вытеснили окружающее поражение облагдевшего врагу. В Монголии у реки Халхин-Гол красные воины — питомцы Сталина показывали чудеса храбрости, героизма. С именем вождя Красная Армия принесла освобождение от ига польских панов населению Западной Украины и Западной Белоруссии, нашим братьям по крови. Сталин — непобедимое знамя Красной Армии. Как в мирном стахановском труде заложены зерна коммунизма, так и в героизме бойцов Красной Армии явственно проглядывает прообраз великих духом богатырей коммунистического общества. Ведь и стахановцы — герои социалистического труда, и красные воины — герои самоотверженной обороны неприступных рубежей Советского Союза — все они прежде всего верные ученики товарища Сталина.

Окруженная сталинской заботой, лелеяемая сталинской лаской, растет и крепнет 183-миллионная семья советских патриотов. Народы Советского Союза славят великого вождя:

«От края до края, по горным вершинам,
Где — вольный орел совершает полет,
О Сталине мудром, родном и любимом
Прекрасную песню слагает народ.»

Да живет и здравствует на многие, многие лета легендарный полководец ленинской гвардии, наш отец и учитель товарищ Сталин! Да живет и здравствует мог наш партии, счастья народа, сердце родины — Сталин! Пусть для каждого, в ком бьется частичка большого сталинского сердца, будет священной заповедью сталинские слова «отдать делу рабочего класса, делу пролетарской революции и мирового коммунизма все свои силы, все свои способности, и, если понадобится, всю свою кровь, каплю за каплей»



СТАЛИН И КРАСНАЯ АРМИЯ

Н. СЕРГЕЕВ

Гений пролетарской революции И. В. Сталин показал себя в исторические октябрьские дни 1917 года искусным стратегом вооруженного восстания, а в грозные 1918—1920 годы гениальным стратегом гражданской войны, выдающимся полководцем Красной Армии, организатором ее блестящих побед над многочисленными врагами советской власти.

С именем Сталина неразрывно соединена вся история Красной Армии, весь ее боевой путь, все ее победы.

В июне 1918 года Центральный комитет большевистской партии направил товарища Сталина в качестве руководителя всем производственным делом Юга России в Царицын — уезд важнейшей артерии, снабжающей хлебом Москву, Петроград и другие пролетарские центры.

Значение Царицына оценили также и враги советской республики. Во что бы то ни стало овладеть Царицыном, отрезать царицынские части от других красных войск и соединиться силами продолжить поход на Москву, чтобы захватить власть Советов, — такую задачу поставили перед собой «Всеволодо-воиско Донское» генерала Краснова и полчища астраханских, оренбургских и уральских белоказаков. Бешеными усилиями они продвигались к Царицыну.

Предатель Троцкий, пробравшийся к руководству Красной Армией, всячески помогал белоказачьим армиям овладеть Царицыном. Он срывал комплектование красных дивизий, снабжение их оружием и боеприпасами, послал в Царицыне своему своим приспешников, готовивших заговоры и измены.

Прибыв в Царицын, товарищ Сталин застал там хаос, дезорганизацию, развал советской и партийной работы, засоренность войсковых штабов и советских учреждений случайными, враждебными советской власти людьми. Товарищ Сталин быстро и трезво оценивает обстановку и с присущими ему прозорливостью и проникновением разгадывает планы и замыслы белых.

Сообщив о положении в Царицыне Ленину, товарищ Сталин смело



И. В. СТАЛИН и К. Е. ВОРОШИЛОВ

Репродукция с картины худ. П. Васильева

берет на себя ответственность за красную Царицынский фронт. Вскоре товарищ Сталин получает из центра полномочия «навести порядок, объединить отряды в регулярные части, установить правильное командование, изгнать всех непопавшихся» (из телеграммы РВСР, согласованной с Лениным), и развертывает кипучую деятельность. Он решительно и бесстрашно очищает от чуждых элементов войсковые штабы, тыловые учреждения, советский и партийный аппарат, комплектует полки, бригады, дивизии, подбирает, учит и расставляет кадры надежных, преданных революции людей, улучшает политработу в частях, обдирает, воодушевляет на подвиги красных бойцов.

В Царицыне создается Реввоенсовет. Его возглавляет товарищ Сталин. Он реорганизует всю систему обороны Царицына. Вместе с прибывшим из Донбасса тов. Ворошиловым и тов. Шаденко товарищ Сталин комплектует небольшие, полчищные, маневренно-способные дивизии. Расставляя силы, товарищ Сталин требует быстрого, оперативного выполнения указаний Реввоенсовета. Он говорит командирю одного из отрядов:

«Торопитесь, не запаздывайте, ибо запаздать, все значит програть».

Реввоенсовет организует чрезвычайную комиссию по борьбе с внутренней контрреволюцией. ЧК разоблачает и ликвидирует шпионские

и диверсионные группы, раскрывает контрреволюционный заговор.

Иуда-троцкий продолжает мешать организации обороны Царицына, своими «директивами» старается ввести путаницу и неразбериху на фронте. Товарищ Сталин относится к этим «директивам» просто и категорически: «Не принимайте во внимание».

Усилиями товарища Сталина и его соратников в течение короткого времени Царицын превращается в неприступную крепость. Создается боевое единство фронта и тыла.

Не раз пытались белоказаки окружить и взять тыльную революцию — Царицын. Но это им не удалось. В ожесточенных кровопролитных боях они были разгромлены и отброшены к Дону.

В 1918 году англо-французские империалисты задумали большой поход против Советской республики. Главной силой этого похода была обильно вооруженная и снабженная 150-тысячная армия адмирала Колчака.

Армия Колчака наступала из Сибири. Она захватила Урал и устремилась к Волге. В конце 1918 года Колчак предпринял наступление правым флангом своих войск в направлении на Пермь — Вятку, чтобы соединиться с войсками контрреволюции Севера и английскими интервентами для совместного похода на Москву.

Облегчая Колчаку путь на Москву, Троцкий развалил работу на Восточном фронте и в частности на северном участке фронта, где находилась Ш Красная армия. Армия была плохо вооружена, еще хуже снабжена продовольствием и обмундированием, не имела оперативного взаимодействия со Ш армией. Поэтому Ш армия под натиском превосходящих сил противника отходила с огромными потерями. Колчаковцы заняли Пермь. Положение всего восточного фронта было катастрофически тяжелым.

Ленин, неустанно следивший за ходом операций на всех фронтах, во-

время определил опасность на участке ИТ армян.

ЦК партии назначает партийно-исполнительную комиссию в составе товарищей Сталина и Дзержинского «для подробного расследования причин сдачи Перми...».

Гениальный стратег гражданской войны товарищ Сталин по-революционному, по-большевистски понимает свою задачу. Приехав на фронт, он вместе с тов. Дзержинским не только расследует причины катастрофы, но здесь же, своими силами восстанавливает положение, организует фронт, оящает и укрепляет тыл, изгоняет из штабов и тыловых советских учреждений обанкротившихся негодных и жудких людей, требует надежных резервов.

В результате сталинских мероприятий на фронте создается перелом, красные части приостанавливают продвижение противника и переходят в наступление. Сталинские оперативно-стратегические выводы по вопросам комплектования красных частей, управления войсками и организации тыла были применены во всей Красной Армии. Эти выводы послужили основой для организации разгрома колчаковщины.

В самые опасные, самые страшные для революции места, на решающие фронты направлял ЦК партии товарищ Сталина. Вскоре после ликвидации пермской катастрофы товарищ Сталин появляется в Петрограде. Над колыбелью революции — пролетарским Петроградом нависла реальная угроза. На Петроград шла с помощью английского флота и белогвардейских частей отборная армия генерала Юденича. В руководстве частями этой армии только генералов было около пятидесяти. Троцкистско-зиновьевские бандиты готовили сдачу Петрограда Юденичу. Их ставленники организовывали измены на фронтах, заговоры в тылу.

ЦК партии посылает в Петроград товарища Сталина. Влестящий организатор, гениальный полководец товарищ Сталин в течение исключительно короткого времени превращает Петроград в твердыню революции. С помощью верных ленинцев в первую очередь тов. Дзержинского, он ликвидирует заговоры, восстанавливает боеспособность красных частей, проводит мобилизацию на фронт, организует и вдохновляет петроградский пролетариат на защиту родного города.

Результаты деятельности товарища Сталина известны. Два наступившая армия Юденича на Петроград (весной и осенью 1919 года) были разгромлены.

Осень 1919 года была особенно тяжелой для Советской республики. «Наступил решающий, переломный момент всей гражданской войны» (Ворошилов). Главные силы второго похода Антанты — прекрасные технические оснащенные англо-французскими империалистами «Воюющие силы юга России» — под командованием генерала Деникина заняли Северный Кавказ, Донбасс, Украину, захватили Курск, Орел,

создали угрозу сердцу революции — Москве. Коминда Мамонтова прорвала наш фронт и начала наносить удары красным тылам. Южный фронт стал важнейшим, решающим фронтом республики.

Партия, Ленин посылают на Южный фронт товарища Сталина. Предвидя, что Троцкий и здесь будет мешать выполнению задачи разгрома контрреволюционных сил, товарищ Сталин потребовал запретить Троцкому вмешиваться в дела Южного фронта. ЦК партии удовлетворил эти требования.

Ознакомившись с оперативным планом Троцкого и с обстановкой на фронте, товарищ Сталин категорически отвергает этот план, разоблачая его негодность и гибельность для революции.

Старый план главного командования, утвержденный Иудой-Троцким, предполагал нанесение удара по Деникину левым флангом фронта от Царицына через Донские степи на Новороссийск. Красной Армии по этому «плану» предстоял труднейший, гибельный поход по бездорожью, в окружении казачества, антисоветски настроенного кулацкого агитацией и демагогическими посулами Деникина. Густая железнодорожная сеть и уголь Донбасса остались бы в руках Деникина.

«Нечего и доказывать» — писал товарищ Сталин Ленину, — что этот сумасбродный (предполагаемый) поход в среде вражеской нам, в условиях абсолютного бездорожья, грозит нам полным крахом».

В этом же письме Владимиру Ильичу товарищ Сталин излагает новый, свой стратегический план разгрома армий Деникина: нанести главный удар через Харьков—Донбасс—Ростов.

Объясняя необходимость нанесения главного удара именно в этом направлении, товарищ Сталин пи-

шет: «Во-первых, здесь мы будем иметь среду не враждебную, наоборот, — симпатизирующую нам, что облегчит наше продвижение; во-вторых, мы получаем важнейшую железнодорожную сеть (Донбассу) и основную артерию, питающую армию Деникина, — линию Воронеж—Ростов... В-третьих, этим продвижением мы рассекем армию Деникина на две части... в-четвертых, мы получаем возможность посорить казаков с Деникиным, который (Деникин) в случае нашего успешного продвижения постарается передрнуть казацкие части на запад, на что большинство казаков не пойдет... В-пятых, мы получаем уголь, а Деникин остается без угля. С принятием этого плана нельзя жалеть, тем этого плана нельзя жалеть».

Гениальный сталинский план разгрома Деникина — это итог глубочайшего анализа обстановки, практического предвидения и раскрытия планов противника, всестороннего учета сил и возможностей фронта, использования неприятельского тыла против неприятеля, смелого и широкого применения новых, до того невиданных средств и методов ведения войны. Сталинский план и его выполнение являются классическим образцом оперативно-стратегического искусства.

Центральный комитет партии отверг план Троцкого и принял план товарища Сталина.

Поставив на решающих участках фронта верных ленинцев тт. Ворошилова, Буденного, Орджоникидзе, Щаденко, товарищ Сталин приступает к организации и осуществлению смертельного удара по деникинщине.

В основу сталинского плана разгрома Деникина легло одно из положений марксистско-ленинской теории революционной войны: «...собрать большой перевес сил в решающем месте, в решающий мо-



И. В. Сталин и К. Е. Ворошилов провожают в полет тт. Чкалова, Байдукова и Булова

Репродукция с картины худ. П. Васильева

мент» и «лествивать с величайшей решительностью и непременно, безоговорочно переходить в наступление». На важнейшем Орловско-Кромском направлении товарищ Сталин создает превосходство красных сил. Здесь ставятся части 13-й и 14-й армии, ударная группа под командованием С. Орджоникидзе и резерв фронта. На Воронежском направлении ставится конный корпус С. Буденного с задачей уничтожить конницу генерала Мамонтова и Шкуро, захватить Воронеж, Касторную и в направлении на Курск нанести фланговый удар Добровольческой армии Деникина.

12 октября начинаются жестокие кровопролитные бои. Они продолжаются семидесять суток. Товарищ Сталин лично руководит операциями. Когда у Кром создается тяжелое положение, он дает конкретные указания тов. Орджоникидзе, бой противника с одной из массовых группой в одном определенном направлении. Выполнение указаний товарища Сталина приводит к победе.

19 октября красные части берут Орел, а через несколько дней — Кром. Красная конница 24 октября занимает Воронеж, а 15 ноября Касторную. В результате упорных боев близоруко С. Буденного разгромил под Воронежем и Касторной корпуса белоказаков Мамонтова — Шкуро и пехотную группу генерала Пестовского.

Первый этап сталинского плана выполнен. Блестяще организованные и проведенные Орловско-Кромская и оперативно единая с нею Воронежско-Касторненская операции создали решающий перевес на фронте, заложив основу окончательного разгрома Деникина. Белые армии с огромными потерями покинули на юг.

Второй этап сталинского плана заключал в себе задачу — расщепить денikinскую армию надвое и разгромить ее по частям. Главную роль в выполнении этой задачи, как и во всем разгрома Деникина, сыграла созданная товарищем Сталиным Первая Конная армия.

Товарищ Сталин предвидел, что крупные соединения конницы — это го подвижного, маневренного рода войск — будут иметь решающее значение на полях гражданской войны. Руководя оборону Царицына в 1918 г., он всесторонне подерживал рождающуюся здесь красную конницу, расстил ее воспитывал, выдвигая о ней. Был создан первый в Красной Армии Конный корпус во главе с тов. Буденным.

В успешных боях под Царицыном, Воронежем, Касторной Красная конница оправдала надежды товарища Сталина. Мудро определив огромную ценность крупных конных масс в деле разгрома контрреволюции, он идет на крупный исторический шаг. Вопреки противодействию Иуды-

Троцкого и его приспешников товарищ Сталин решительно осуществляет задуманный им еще раньше план — создает Первую Конную Армию.

Искусный стратег не просто сводит в армию кавалерийские части. Он создает Конную армию как могучую комбинированную силу, придает ей стрелковые дивизии, мощную артиллерию, бронепоезда, бронемашин. По предложению товарища Сталина во главе Первой Конной армии были составлены гг. Войнолов, Буденный, Шаденко.

Созданная, выпестованная и руководимая товарищем Сталиным Конная армия с честью выполнила задачу второго этапа сталинского плана. Начав от Касторной стратегическое преследование денкинцев, она стремительным ударом в направлении на Таганрог отрубает Добровольческую армию Деникина от Днепрова, выхватывает по частям, занимает Ростов и под Батайском ликвидирует оставшие контрреволюционные «вооруженных сил Юга России». Сталинский план разгрома Деникина был точно и блестяще выполнен.

Огромную роль сыграл полководческий гений Сталина в организации разгрома третьего похода Антанта. Товарищ Сталин говорит и осуществляет сокрушительный удар по белополякам, вторгшимся в пределы Советской республики. Руководимая своим создателем и вождем, Первая Конная, переброшенная на польский фронт, совершает знаменитый житомирский прорыв фронта белополяков, громит польские армии, занимает Ровно, Дубно, Броды, достигает Львова, вызывает панику и смещение в глубокие тылы поляков. Польша вынуждена отказаться от своих захватнических планов и заключить с нами мир.

Известно также, что по сталинскому стратегическому плану героические части Красной Армии под руководством М. В. Фрунзе решительно и беспощадно ликвидировали врагелескую авантюру осенью 1920 года.

* * *

Заключилась гражданская война. Но великий вождь народов товарищ Сталин ни на минуту не ослабляет своего внимания к строительству вооруженных сил страны победившего социализма, неустанно руководит укреплением ее боевой мощи.

Сталинские пятилетки, созданные в нашей стране мощную оборонную промышленность, вооружили Красную Армию высокой современной боевой техникой. Окруженные сталинской заботой, военные академики, училища и школы дали Красной Армии десятки тысяч командиров, комиссаров, военных специалистов, прекрасное освоивших новую сложную технику. На огромную высоту поднята сознательность и политическая грамотность бойцов, командиров и политработников, высоко несущих звание воинов Страны

социализма, безмерно преданных своему народу, партии Ленина — Сталина. Ленину и Сталину обязана Красная Армия своими победами в годы гражданской войны. Товарищу Сталину обязана Красная Армия тем, что она стала первоклассной, сильнейшей армией в мире.

Известно, какое огромное внимание уделяет товарищ Сталин вопросам развития авиации. Результаты этого внимания видны весь мир. Советские самолеты, советские бомбешеники-летчики зарекомендовали себя с самой лучшей стороны и в рекордных трансопорных перелетах и в жестоких боевых схватках с врагами нашей родины. Качество советских самолетов и искусство сталинских соколов совершенны и неоспоримы.

Создав сильнейшую в мире Красную Армию, Красную авиацию, наша страна создает сильнейшей в мире Военно-Морской Флот Заботу товарища Сталина о строительстве большого морского и океанского военного флота прекрасно отобразил в своей речи на XVIII съезде ВКП(б) нарком судостроительной промышленности тов. Тевосян. Он сказал, что «за делом строительства Военно-Морского Флота» являлся лично товарищ Сталин и его верный друг и соратник товарищ Молотов.

Нет ни одного проекта корабля, нет ни одного орудия, нет ни одного малого или большого вопроса строительства Военно-Морского Флота, который не проходил бы через руки товарища Сталина и по которому не получал бы конкретных указаний».

Этим и объясняется тот факт, что таких темпов, какими строит свой Военно-Морской Флот Страна социализма, не знала и не знает ни одна страна в мире. Советский Союз уже вышел на первое место в мире по количеству подводных лодок.

Красная Армия славными боевыми делами отвечает на заботу своего организатора и вождя. С именем Сталина на устах бойцы доблестной Красной Армии проявляли образцы героизма и побеждали у озера Хасан и у реки Халхин-Гол. С именем Сталина на устах воины Красной Армии принесли освобождение народам Западной Украины и Западной Белоруссии, сметая на своем пути остатки войск обанкротившейся Польши.

С именем Сталина Красная Армия помогает финляндскому народу сбросить иго прожорливой плутократии, которая в угоду англо-французским империалистам хотела тянуть в войну великий Советский Союз.

С именем Сталина, по его первому зову поднимается вместе с Красной Армией весь могучий советский народ и разгромит быстро и окончательно любого врага, посмеющего нарушить мирное строительство процветающего коммунистического общества.

МИЛЛИОН

советских автомобилей

Н. ЗИНГЕР

Недавно трудящиеся столицы с огромным интересом наблюдали замечательный автопробег, посвященный 15-летию со дня рождения советского автомобиля.

По улицам и площадям Москвы прошла колонна из 40 различных типов автомашин, выпущенных тремя гигантами автомобильной индустрии — Московским автозаводом им. Сталина, Горьковским автозаводом им. Молотова и Ярославским автозаводом.

В голове колонны шел первенец нашего автостроения — «АМО-Ф-15» — представитель того славного первого десятка машин, которые в 1924 г. вышли с завода АМО на праздничную октябрьскую демонстрацию.

Какой странной, неуклюжей кажется нам сейчас старая «амушка»! Как далеко мы ушли вперед в технике автостроения! Рядом со старым «АМО» красавцем выглядит «ЗИС-15» — первоклассный грузовой автомобиль, детище третьей сталинской пятилетки.

Да иначе и не могло быть. Гигантский вырос автозавод им. Сталина после двух реконструкций. Город-завод, оснащенный новейшей техникой, воспитавший замечательные кадры инженеров и рабочих — естахановцев, дает все новые, все более совершенные конструкции советских автомобилей.

В октябре 1951 г. в торжественный день пуска гиганта первой пятилетки — нового АМО, превращенного из полукустарной мастерской в завод с годовой производительностью в 25 тыс. грузовых автомашин, рабочие и служащие с радостным волнением и гордостью слушали приветствие вождя — товарища Сталина.

«Ваша победа, — писал товарищ Сталин, — это победа всех трудящихся нашей страны. ЦК ВКП(б) выражает непоколебимую уверенность, что за этой первой большой победой последуют еще другие победы: освоение новой техники завода, неуклонное выполнение производственной программы, снижение издержек производства и высокое качество продукции».

Сталинские указания претворены в жизнь. Многотысячный коллектив рабочих и инженеров автозавода освоил новую технику, неуклонно и смело идет по пути технического прогресса, выходящая не только к грузиков, но и комфортабельные легковые автомобили и автобусы, по пути повышения качества и производственного качества своей продукции. 334 тыс. автомобилей дал стране автозавод им. Сталина за прошедшие годы.



Май 1936 г. Товарищ Сталин осматривает в Кремле первые пять экспериментальных легковых автомобилей «ЗИС-101»

В юбилейном автопробеге были широко представлены также плоды работы Горьковского автозавода, выросшего на пустыре в начале 1932 г. Путь завода от легковой модели «ГАЗ-А» до лимузина и, наконец, до фазона «ГАЗ-11-40» с шестицилиндровым двигателем и скоростью в 120 км в час — путь замечательных побед.

В день пуска завода товарищ Сталин напутствовал коллектив молотовцев так же, как за два месяца до этого коллектив амовцев.

«Будем надеяться, — писал товарищ Сталин, — что Автозавод сумеет в скором времени дать стране тысячи и десятки тысяч машин, необходимых для нашего народного хозяйства, как воздух, как вода».

Коллектив завода с честью справился с этой задачей. За восемь лет с конвейера ГАЗ сошло свыше 600 тыс. автомобилей десяти различных типов.

Так на каждом новом этапе работы нашей молодой советской автопромышленности товарищ Сталин всегда указывал, по какой дороге идти дальше. Он неопределинно решал вопросы реконструкции заводов и выбора типа машин для массового производства.

Товарищ Сталин вместе со своим ближайшим соратником в Кремле полни на опытное поле Научного автотракторного института неодно-

кратно тщательно осматривал новые советские автомобили и тракторы, давая свои конкретные практические указания по улучшению новых моделей, их внешней отделки, по созданию наибольших удобств для водителей и пассажиров.

Вековая «расеялка» отсталости далеко позади. За 15 лет наши автозаводы выпустили миллион советских автомобилей, общая мощность которых превышает 50 млн. лошадиных сил. По выпуску грузовых автомобилей СССР занимает первое место в Европе и второе после США в мире. По выпуску автомобилей в 2,5 тонны и выше мы с 1932 г. твердо идем вперед всех стран мира.

Этот замечательный итог наполняет сердца автоработников, а вместе с ними всех трудящихся нашей страны, всех патриотов нашей родины большой радостью и гордостью за успехи автопромышленности, за успехи социалистической индустрии.

Теперь автомобилем с маркой «ГАЗ», «ЗИС» и «ЯГ» можно встретить в любом уголке нашей необъятной родины. Они с честью несут свою службу в Красной Армии, в промышленности и сельском хозяйстве.

Нет сомнения, завтрашний день автостроения и автотранспорта покажет еще более гигантский, невиданный прежде рост.

Под солнцем СТАЛИНСКОЙ КОНСТИТУЦИИ

5 декабря народы великой советской страны в третий раз торжественно праздновали День Конституции, воспевая сталинский мудрый закон социалистического государства — один из самых замечательных документов в истории человечества.

Сталинская Конституция — закон радости и счастья освобожденных народов — подвела итог блестящим историческим победам, одержанным трудящимися нашей родины под водительством непобедимой партии Ленина — Сталина.

Едина 183-миллионная семья граждан СССР не знает больше эксплуатации, нищеты и безработицы. Осуществив в основном первую фазу коммунизма — социализм, мы вступили в новую полосу развития — полосу завершения строительства бесклассового социалистического общества, и постепенно и уверенно идём к коммунизму.

На золотых страницах основного закона нашей родины записаны великие права и высокие обязанности граждан первого в мире социалистического государства.

Сталинский закон гарантирует трудящимся СССР право на труд, образование, отдых, право на материальное обеспечение в старости. И миллионы трудящихся полностью используют эти права на деле. Они по-коммунистически, сознательно относятся к труду, стахановскими лозунгами на производстве, трактористы в сельском хозяйстве умчат так мощь любимой родины, повышают политический, культурный, технический уровень своих знаний.

Чтобы добиться повышения производительности труда при меньшей затрате рабочих рук, стахановцы стали применять ночные методы работы — многостаночное обслуживание и совмещение профессий.

На Горьковском автозаводе имени Молотова имеется уже более 1600 многостаночников. Стахановцы завода «Фрезер» имени Калининна ст. Уткин и Шалабеева обслуживают одновременно 30 автоматических станков, добываясь на каждом из них выполнения и перевыполнения нормы. Знающий человек нашей страны, депутат Верховного Совета СССР, фрезеровщик Т. Гудов, работая, одновременно на двух автоматических станках, сумел выполнить норму более чем на 130%. Стахановцы Польского механического завода повышая свою квалификацию, становятся в это же время наладчиками. Шоферы с успехом совмещают свою основную работу с выполнением обязанностей эжекторов. Новые формы стахановского труда получают все более широкое распространение.

Сталинский закон гарантирует женщине равные права с мужчиной во всех областях государственной и общественно-политической жизни. И миллионы женщин доказали на деле, что являются большой силой. Они активно участвуют в управлении государством в качестве депутатов верховных советов, показывают высокие образцы работы в промышленности и на колхозных полях.

За последнее время советские женщины в массовом порядке овладевают такими профессиями, которые раньше считались исключительно «мужскими». Прекрасную инициативу проявила машинистка работница Татьяна Ипполитова, ставшая первым подручным сталевара. Сотни жен шахтеров идут в шахты, чтобы повысить добычу угля, нужную нашей стране. Женщины заменяют своих мужей и братьев за рулем трактора, автомобиля, за штурвалом самолета.

Сталинский закон сделал равноправными всех граждан независимо от их национальности и расы и тем самым еще более упрочил дружбу и братство всех народов, населяющих нашу необъятную родину.

Три года живет, трудится и побеждает советский народ под солнцем Сталинской Конституции. Эти годы полны волнующих грандиозных событий.

День от дня растет и крепнет могучая социалистическая индустрия. Все новые и новые доказательства своей силы дает непобедимый колхозный строй. По уровню техники производства и темпам развития промышленности мы перебрали главные капиталистические страны и сейчас уже поставили перед собой задачу переиграть их также в экономическом отношении. В историческом соревновании двух систем — новой и старой, социалистической и капиталистической — мы имеем неоспоримое преимущество и, конечно, выйдем победителями. Залогом этого является наш сталинский план и непреложное стремление всего народа выполнить его во что бы то ни стало.

Неувядаемой славой покрыта добля Красная Армия. Она доказала непобедимость могучей советской техники в руках замечательных советских людей у берегов озера Хайди, на монголо-маньчжурской границе в героических операциях по освобождению братьев украинцев и белорусов от угнетения польскими лаями и в боях за освобождение финского народа.

Все ярче расцветает культура народов — национальная по форме, социалистическая по содержанию. Достижения искусства грузинской, ка-

захской, армянской и других национальных республик заслужили всеобщую похвалу. Лучшие люди, способствовавшие развитию этого искусства, отмечены высшей наградой Союза — орденами.

Советский патриотизм — вот гигантская движущая сила социалистического общества. Морально и политически единый народ-титан творит буквально чудеса, не зная никаких преград в своем победном движении вперед к коммунизму.

В отчетном докладе на XVIII съезде партии товарищ Сталин говорил:

«В то время как капиталистическое общество раздирается непримиримыми противоречиями между рабочими и капиталистами, между крестьянами и помещиками, что ведет к неустойчивости его внутреннего положения, советское общество, освобожденное от ига эксплуатации, не знает таких противоречий, свободно от классовых спорок и предвзятостей картину дружественного сотрудничества рабочих, крестьян, интеллигенции. На основе этой общности и развернулись такие движущие силы, как морально-политическое единство советского общества, дружба народов СССР, советский патриотизм. На этой же основе возникла Конституция СССР, принятая в ноябре 1936 г., и полная демократизация выборов в верховные органы страны».

Советский народ уже не один раз ярко продемонстрировал перед всем миром свою непоколебимую сплоченность вокруг коммунистической партии, вокруг своего правительства. Это было в дни выборов Верховного Совета СССР, в дни выборов Верховных Советов союзных и автономных республик, и теперь, при выборах в местные Советы депутатов трудящихся, завершающих демократизацию политической жизни страны.

12 декабря 1937 г. 26 июня 1938 г. рабочие и работницы, крестьяне и крестьянки, советская интеллигенция, бойцы Красной Армии доказали непобедимость сталинского блока коммунистов и беспартийных. Они шли на выборы длинными единой волной, общими помыслами, неся в своих сердцах имя титора великой Конституции.

Выборы в высшие и местные органы власти показывают, как изумительно урожайна наша страна на талантливых людей.

Народ выдвинул в местные Советы депутатов трудящихся великого Сталина, главу советского правительства товарища Молотова, крупнейших работников партии тт. Жданова, Хрущева, Шербакова и других. Народ выдвинул в советы широко

известных всей стране т. Буденного, Паладина, Ширшова, Кожкина, а вместе с ними малозвестных людей из гущи народной, выращенных партией Ленина — Сталина и советской властью — передовых рабочих, колхозников, ученых, артистов, педагогов, партийных и непартийных большевцев, активных борцов за коммунизм.

Все они, вся огромная армия депутатов областных, городских, районных, сельских и поселковых советов в количестве 1300 тысяч человек — славные представители различных отрядов великой армии труда, лучшие производственники, активные общественные деятели.

Коллектив Московского орденского завода «Серп и молот» выдвинул в городской совет Василия Ивановича Кузнецова, — одного из лучших стхановцев листопрокатного цеха. В работе т. Кузнецова на производстве был двухгодичный перевыпол в связи с призывом в ряды Красной Армии. Со свойственным ему упорством он отлично овладел военными знаниями и стал водителем танка. Во время боев у озера Хасан танк т. Кузнецова совершил немало героических дел. Недаром орден Красной звезды украшает грудь отважного танкиста.

Кузнечный цех автозавода им. Сталина выдвинул в Московский городской совет т. Ушкалова, которого теперь хорошо знает многотысячный коллектив завода и все автостроители, 16 ноября в честь 15-летия авто советского автомобиля кузнец Ушкалов установил производственный рекорд. По норме нужно отштамповать за смену 475 колесчатых валов. Ушкалов все время перевыпол-

нял норму — сначала штамповал 820, затем 853 и, наконец, 902 вала за смену.

Институт экспериментальной энтомологии выдвинул заслуженного деятеля науки т. Шерешевского, перу которого принадлежит свыше 75 научных работ. Профессор Шерешевский в своем выступлении на предвыборном собрании выразил мнение всех работников науки, всей советской интеллигенции.

«Единственно верный путь для каждого честного человека, для каждого честного работника науки, — говорил он, — это путь, который указывает партия Ленина — Сталина. Советский народ, большевистская партия предоставили мне возможность полностью применять свои способности на благо трудящимся. Моя жизнь ценна только тем, что она посвящена служению советскому народу».

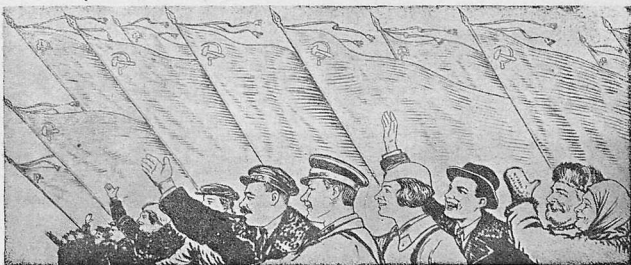
Работники автомобильного транспорта хорошо знают Анастасию Петровну Волкову. Совсем недавно она работала за рулем автомобиля в гараже Главсевморпути. Все время повышая свою квалификацию, т. Волкова стала водителем I класса. Когда решено было провести первый большой женский автомобильный пробег имени Сталинской Конституции протяжением в 10 тыс. километров от Москвы до Аральского моря и обратно, все единогласно предложили назначить командиром этого пробега Анастасию Петровну. Она блестяще справилась с этой ответственной задачей, показала недюжинные способности командира-организатора и была награждена орденом «Знак Почета». Сейчас т. Волкова — слушатель Промкадетрии им.

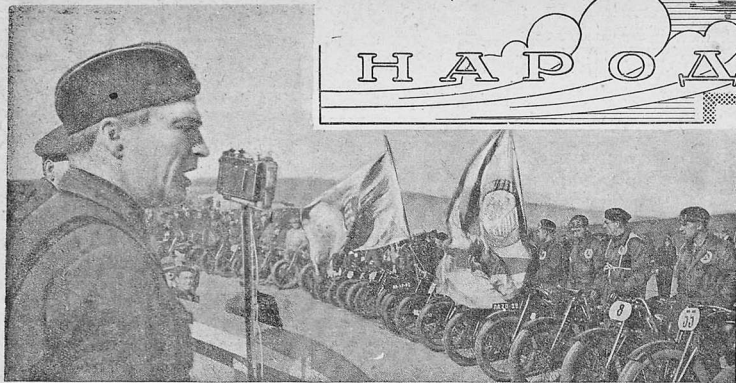
Сталина — выдвинута народом в Московский Совет.

Жизнь многих избранных работников — замечательная иллюстрация мощи Советского Союза, его роста, его процветания под знаменем Ленина — Сталина. Лучшим подтверждением этого является краткая биография Героя Советского Союза майора Кравченко. Вышел из бедной крестьянской семьи, т. Кравченко стал одним из знатнейших людей нашей родины. Беззаветно преданный партии, он самоотверженно отдает всего себя служению народу и не раз, защищая священные рубежи любимой отчизны, сражается с врагами, как настоящий советский богатырь. Дважды Герой Советского Союза майор Кравченко все время работает над укреплением боевой мощи нашей авиации.

Сыны и дочери советского народа на новой для них ответственной работе по управлению хозяйственной и культурной жизнью городов и сел будут стремиться к тому, чтобы быть подлинными наследниками ленинско-сталинского типа, бесстрашными в бою, беспощадными к врагам народа, свободными от всякой паники, когда на горизонте вырисовывается какая-нибудь опасность, мудрыми и неторопливыми при решении сложных вопросов, чуткими и отзывчивыми, правдивыми и честными.

Они вышли из народа, они любят свой народ, как любил его Ленин, как любил Сталин, и не пожалеют сил, чтобы полностью удовлетворять растущие запросы трудящихся, чтобы вести народные массы вперед к новым победам.





Парад мотоциклистов на первенство СССР 1938 г. У микрофона В. П. Чкалов приветствует участников гонок

Фото В. Довгяло

Однажды Валерий Павлович Чкалов сказал товарищу Сталину:

— Я буду держать штурвал самолета до тех пор, пока в моих руках имеется сила, а глаза видят землю.

В этих немногих сухих словах — весь Чкалов. Замечательная жизнь, подвиги и дела верного сына большевистской партии, пламенного патриота нашей великой родины отмечены мужеством, отвагой, настойчивостью, железной волей.

Славные сталинские соколы — советские летчики вписали в историю мировой авиации много героических страниц. Первым среди героев был великий летчик нашего времени Валерий Чкалов.

В суровых условиях Арктики, преодолевая снежную пургу, борясь с обледенением, он мастерски провел стальную птицу с горной надбеею на фюзеляже «Сталинский маршрут». Он первым открыл путь в Америку через Северный полюс.

В борьбе с природой победил человек. Диклоны застали самолет пролететь лишние три тысячи километров! Тяжелые облака вынудили подняться на высоту 6100 метров! Но эти испытания не обили с курса краснокрылую птицу. 63 часа пробыли в воздухе Валерий Павлович и его спутники, прежде чем была совершена замечательная посадка близ Портланда. О героическом советском пилоте с восторгом и уважением пела вся мировая печать.

Чкалов по-большевистски совмещал профессию пилота, покорила суровых, неведомых просторов, ответственную и опасную профессию

Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ

летчика-испытателя с разносторонней деятельностью депутата Верховного Совета СССР.

Валерий Чкалов, достойный сын своей родины, русский талант-самородок, и за штурвалом самолета, и на почетном посту депутата преданно служил своему народу. Депутат Чкалов вникал во все нужды своих избирателей, бывал на заводах, в колхозах, писал десятки писем, шефствовал над школами, выступал на митингах, проводил беседы.

Крепко любил заботиться и отзывчивость. Они знали, что их нужны волнуют Валерия Павловича, что людские тревоги всегда найдут отклик в его горячем сердце.

* * *

Чкалов — верный сын родины, любимец Сталина, любимец народа, всю свою жизнь посвятивший беззаветному служению стране победившего социализма, прославляя ее величия и могущества.

Чкалов — вдумчивый, осторожный, расчетливый испытатель и конструктор новых воздушных кораблей, великий летчик, бросающий дерзкий вызов стихии и побеждающий ее.

Чкалов — депутат народа, деятель ленинско-сталинского типа, в советском парламенте решающий государственные дела.

Таким знает и будет помнить Валерия Павловича Чкалова весь со-

ветский народ, все культурное чело-

вечество.

Имя замечательного советского патриота прославили на весь мир легендарные подвиги, большие дела. Но есть еще одна малоизвестная область деятельности, которой Валерий Павлович отдавался со всем пылом своей кипучей натуры. О ней могут рассказать советские мотоциклисты.

Тонкий знаток конструкций, человек, влюбленный в скорость, всем своим существом осязающий четкий ритм работы мотора, Валерий Павлович в короткие зрелые занывал огромную популярность среди мотоциклистов, их любовь и признание. Он стал организатором, руководителем оборонного моторспорта.

Валерий Павлович вел обширную переписку с председателями городских и областных советов, с секретарями обкомов, крайкомов, добиваясь предоставления помещений для создания аэстро-мотоклубов, добиваясь организации учебных пунктов, помощи, финансирования. Клубы Минска, Владивостока, Архангельска, Горького, Иваново и десятки других получили ошутительную поддержку.

До 1938 года наши лучшие спортсмены — мастера больших скоростей выступали в соревнованиях и устанавливали рекорды на импортных машинах. Это обратило внимание Валерия Павловича.

Однажды летом группа спортсменов приехала на дачу к т. Чкалову. Осенью предстояло провести первенство СССР по мотоциклетному Разговор шел о машинах, участниках гонок и мотоциклетных заводах.

Н Ы Й

Его любил народ за славные победы,
За сердце, полное огня, веселья, сил.
За то, что Сталину он был безмерно предан
И безаветно родину любил.

лох конструкторов-энтузиастов, выстроился на старте.

Успехи, достигнутые в соревновании 1958 г., показали, какие неисчерпаемые возможности таит в себе моторспорт и наша мотоциклетная промышленность.

Неизменный главный судья всех крупнейших мотосоревнований, Валерий Павлович заботился о каждой мелочи, о каждой детали. Зная, о каком риске связаны достижения больших скоростей, он сам объезжал трассу гонок, заботливо отмечая каждый поворот, каждый мостик.

Там, где речь шла о безопасности гонок, он был придирчив до крайности. От технической комиссии соревнований он требовал самые подробные сведения о состоянии машин. От врачей — сведения о здоровье гонщиков. Целые часы Валерий Павлович посвящал осмотру мотоциклов. Беседовал с каждым спортсменом, давал советы, дружеские указания.

Накануне соревнований Валерий Павлович зашел в громадный гараж Совнаркома Украины, где были размещены сотни машин участников предстоящего первенства страны. Специальные таблички отмечали места, отведенные командам городов. Новенькие, сверкающие лаком и никелем машины образовывали длинный коридор.

— Вот наш первый рекорд, — сказал тов. Чкалов сопроводжавшему его судьям и спортсменам, с удовольствием показывая на ряды машин. — Наше, ведь, советские Севастополь, Баку, Фергана, Владивосток, Киров, Тбилиси, Ижевск, Сталино, Иркутск, — читал он таблички. — Городов-то, городов-то! Почти весь Советский Союз представлен. Это тоже наш рекорд. Знайте рекорд!

...Гладкая, зеркальная лента Житомирского шоссе в традиционном походе всех больших гонок, — залита спокойным светом огненного солнца. Яркие флаги колыхаются на празднично убранной судейской трибуне. Тысячи зрителей с нетерпением ждут начала гонок. На трибуне главный судья соревнований Б. И. Чкалов, окруженный своими помощниками и гостями. Здесь члены украинского правительства, известные люди столицы Советской Украины.

Репродуктор далеко разносит быстрые, радостные, призывные чкаловские слова, слова приветствия.

Валерий Павлович несколько взволнован. Он поглядывает в сторону старта. Сейчас начнется любимое им соревнование. Люди, овладевшие техникой, последние советские спортсмены покажут, что может быть техника, соединенная со смелостью. Услышав еще раз от своего заместителя, что «все в порядке», Валерий Павлович успокаивается.

— Вы, Александр Ефремович, и не представляете, что это за труд-

ное дело, — говорит он, обращаясь к заместителю председателя Верховного Совета Украины, писателю Корнейчуку. И Валерий Павлович с жаром рассказывает о своих дружеских мотосоревнованиях, о том, как много значит мотоцикл в военной обстановке и что нужно сделать для дальнейшего развития моторспорта. Собранные на трибуне внимательно слушают тов. Чкалова.

Мелькнул клетчатый флаг. Гонка началась. Низко пригнувшись к рулю, слышавшись с машиной, прележут мимо судейской трибуны затанцованные в обтягиваемые костюмы и племени обтягиваемые гошки. Поют моторы Шакалот секундочку.

Валерий Павлович напряженно следит за гонкой. Зная каждую спортивную, его прежние достижения и время, показанное на «прикидках», он по своему хронометру уже на половине дистанции определяет шансы выступающих.

Вот мимо трибуны стремительно проносится машина таганрогского спортсмена Н. Шумилкина. Преледна половина пятикилометровой дистанции. Валерий Павлович взглянул на хронометр.

— Хорошо идет! Быть рекорду. Это уж поверьте, — говорит т. Чкалов.

Главный судья не ошибся. Шумилкин, — пять километров — 2 мин. 10 сек., — прочитал вслух Валерий Павлович поданную ему рапортчику.

— Вот видите, я не ошибся. Я рекорд чувствую. От Шумилкина и следовало ожидать рекорда. Он первый талантливый. Машину хорошо знает. Любит ее. А это — для рекордсмена первое дело.

Приветливо и радостно поздравляет Валерий Павлович победителей рекордсменов. Приглашал их на трибуну, распрямившись о самочувствии, о работе над машиной. Главного радостно бешетели. Он шутит, смеялся, искренне радовался каждому успеху.

Год назад, вечером 15 декабря, всю страну, весь мир облетела горестная весть: на боевом посту, при испытании самолета, погиб великий летчик нашего времени, Александр Гудкович. Мы должны хранить в своих сердцах память о народном герое.

Тысячи молодых людей, вдохновленные прекрасной жизнью Валерия Павловича, будут так же, как он, до последнего дыхания держать в своих руках штурвал во славу нашей замечательной родины.



— Смотрю я на вас, братья, и досадно мне становится, — сказал Валерий Павлович. — Народ вы храбрый, настойчивый, сил на рекорды много кладете, а гонитесь все на чужих машинах. «Харлеи» да «Индианы» всякие. Вы бы с нас, летчиков, пример брали. Мы от зарубежных машин давно отказались, и дота у нас, как вы знаете, неплохо идет. Пора, по-моему, и вам перейти на отечественные машины.

— Ведь это не только от нас зависит, — возразили некоторые. — Заводы не дают скоростных машин. Вот помогите нам добиться этого.

Постепенно разговор перешел на другие темы. Валерий Павлович рассказывал о своей недавней поездке в Горький, о рыбной ловле в Василеве и о замечательной ухе, которую довелось ему там попробовать у своих приятелей-рыбачков.

Провожая гостей, Валерий Павлович вернулся к заинтересовавшему его вопросу:

— Что вы и говорите, а первенство мы проведем на советских машинах. И неплохо проведем. Увидите!

Вникая во все детали новых для него конструкций, знакомясь с лучшими образцами скоростных машин, Валерий Павлович проявлял неутомимую энергию. Он добивался от мотоциклетных заводов более совершенных конструкций и повышения динамичности отечественных машин. Он требовал машин, на которых советские гонщики могли бы добиться высоких скоростей.

В короткий срок, к мотоциклетным гонкам на первенство страны, состоявшимся в Киеве в сентябре 1958 года, Чкалов осуществил свое намерение. 200 лучших спортсменов, съехавшихся на гонки со всех концов Советского Союза, участвовали в соревнованиях на машинах, изготовленных отечественными заводами. Десятки мотоциклов новых конструкций, плоды творчества мо-

Мечтательная работа

Д. ИВАНОВ, преподаватель Москворецкого автоучебного пункта (Москва)

Тринадцать лет подряд я выполняю трудную, но почетную работу — готовлю кадры водителей для молодого советского автотранспорта. Последние шесть лет я работаю в Особавиновском учебном пункте. Это время мне пришлось заниматься более чем с 5 тыс. слушателей. Но никогда я еще не работал с такой способной и деловой молодежью, как сейчас, никогда я еще не переживал такого трудового подъема.

С каждым годом растет общеобразовательная подготовка слушателей. Сейчас среди них нередко можно встретить инженера, конструктора, механика. Растет и советская техника, наш завод осваивает все новые и новые марки машин. Все это предъявляет повышенные требования к преподавателю, заставляет его непрерывно повышать свою квалификацию, неустанно работать над собой.

Всеми своими знаниями я обязан исключительно самообразованию. Как правило, ежедневно занимаюсь 2—3 часа, используя изрядное количество технической литературы. В библиотеке я собрал почти всю советскую литературу по автоделу и старательно изучаю ее.

Большую пользу приносит повседневная связь с автохозяйствами, где можно широко знакомиться с техническими новинками, с опытом лучших стахановцев — шоферов и механиков. В течение многих лет я держу постоянную связь с несколькими крупными автохозяйствами столицы. Часто практикуемые технические беседы, а порой и споры работников нашего автоучебного пункта также дают немало пользы. Только тот преподаватель может рассчитывать на успех, который сам беспрерывно растет и совершенствуется.

В своей работе я ни на минуту не забываю, для кого готовит кадры наш автоучебный пункт. Будущий водитель боевой машины должен получить солидные знания, воспитать упорство в работе, а самое главное — приучить себя к железной волевой дисциплине.

Для каждого занятия я выдвигаю строгий план, несмотря на то, что лаянная тема мною читана много раз. Ведь техника развивается очень быстро, растет и слушатель. Поэтому ответственность преподавателя все время повышается, и он должен быть всегда во всеоружии. В частности много внимания уделяется в обслуживании машины, в электрооборудовании. Эти разделы моего личного плана систематически перерабатываются.

Закончив объяснение какого-нибудь агрегата, схемы, провожу опрос, чтобы выяснить, все ли усвоено, разъясняю все непонятное и только после этого предлагаю записать тщательно подготовленный скатый текст лекции. Слушатели, как правило, делают записи в черновике, а дома переносят их в чистый конспект. Таким образом, перепиisyвая, они лишены раз повторяют пройденное.

Следующее занятие я начинаю с краткого опроса по предыдущей теме. Новое объясняю только тогда, когда убеждаюсь в том, что предыдущая тема усвоена. К этим кратким опросам слушатели относятся очень серьезно, так как знают, что за каждый ответ я ставлю у себя в тетради отметку, а из этих отметок постепенно складывается учебная характеристика бойца.

Много внимания я уделяю конспекту слушателя. При отсутствии учебников конспект является единственным источником, откуда слушатель может позернуть нужные ему сведения. Это, в свою очередь, повышает требование к самому конспекту. Допущенная в нем ошибка может легко дезориентировать даже самого лучшего слушателя. Поэтому я не ограничиваюсь тем, что диктую записи. Часто я собираю конспекты и проверяю их, указывая учащимся на допущенные ими ошибки. Чтобы материал лучше усваивался, я прилагаю своих учеников дополнять конспект небольшими чертежами и схемами.

Монтаж — один из важнейших разделов программы, изучаемых в автошколе, но до сих пор мало уделяется ему должного внимания. Я отказался от отдельных занятий по монтажу, объединив их с курсом автодела. Пролушая объяснения о каком-нибудь агрегате, курсанты тут же его разбирают. Это наглядно иллюстрирует тему, закрепляет знания слушателя и оживляет лекцию.

Преподавателям автоучебных пунктов нужно раз и навсегда отказаться от чтения сухих и скучных лекций. Нельзя забывать, что перед нами сидят люди, уже работающие семь часов на производстве. Я стараюсь всячески оживить лекцию иллюстрациями, показом деталей, а порой и веселой шуткой. Чем ближе к последнему уроку, тем больше я задаю слушателям вопросы, тем больше стараюсь оживить урок, вызывая слушателей к доске или к мотору. Наш актив слит за тем, чтобы перемены проходили живо и весело.

До сих пор, к сожалению, уровень знаний учащихся далеко не одина-

ков. Некоторые из них не знакомы с основными законами физики, не знают, что такое давление, расширение тел, трение, разрывание и т. п. Для них приходится подыскивать простые примеры.

Слушатели постоянно заботятся об одном из главных условий социального соревнования — о помощи отстающим. Если товарищ еще не научился сам записывать лекции, наши отличники ему помогают. Почти ежедневно я провожу консультации по автоделу, которые нередко привлекают не только отстающих, но и отличников.

Не следует ждать, пока отстающий слушатель придет на консультацию. Я сам указываю, кому нужно остаться после занятий на 20—30 минут, чтобы выяснить непонятную тему. При этом я требую от слушателя, чтобы он перед консультацией еще перечитал свой конспект. Консультация, как правило, происходит у агрегата, действие которого слушатель не усвоил. Ему предоставляется полная инициатива в работе и сборке лаяного узла машины, а я стараюсь подвести его к правильному решению.

Индивидуальный подход к каждому слушателю, постоянные консультации помогли многим отстающим значительно повысить свои знания. Заметные успехи делает каменотес т. Жабин, пришедший на пункт малограмотным. Бетонщик Закиров, почти не умевший писать по-русски, сейчас самостоятельно работает с книгой и конспектом. В ряды отличившихся к нам малограмотным. Эти товарищи помогли отличники учиться, соревнуясь на оказание лучшей помощи отстающим. Особенно выделяется в этой большой полезной работе отличник Давыдов.

В текущем году средний балл успеваемости моих слушателей ни разу не опускался ниже 4,2. Коллектив нашего автоучебного пункта получил переходящие знамя горювета Особавиновки. Многие слушатели сейчас с успехом работают шоферами в Красной Армии, на фабриках и заводах Мз, преподаватели, видя, что трудимся не даром, и это для нас высокая награда.



НОВЫЙ ОТРЯД КОМАНДИРОВ

С. ПАНЯКИН, комиссар Центральной автошколы Осоавиахима

Из Комсомольска и Сретенска, из Биробиджана и Ижевска, из Сыктывкара, Баку, Коканда и других городов съехались в Центральную автошколу Осоавиахима курсанты второго набора, чтобы углубить свои знания, поднять свою квалификацию:

Большинство курсантов — начальники автоучебных пунктов и инструктора практической езды; подработчиков только два. Осушевление учебного плана — создать отделение из политруков — сорвалось из-за несерьезного отношения местных осоавиахимовских организаций к вопросу укомплектования школы. Коммунисты составляют лишь 14% общего количества слушателей, а комсомолы — и того меньше.

Но у нас нет оснований жаловаться на качественный состав слушателей. С первых же дней они показали большевистское отношение к учебе, занимаются упорно и много.

Курсант т. Чадин (Киев) имеет по всем предметам только хорошие и отличные отметки. Без всякой «раскачки», с первого же дня он серьезно взялся за изучение материальной части, тактики и парковой службы. Отличную учебу т. Чадин прекрасно сочетает с активной работой на избирательном участке. Избиратели, к которым прикреплен т. Чадин, любят своего агитатора за интересные и содержательные беседы, за умение просто и тепло поговорить с слушателями.

Образцы боевой и политической учебы показывают и другие курсанты — коммунисты. Тов. Бахман (г. Комсомольск) превратил изучение техники, много помогает товарищам по учебе, передает им свой опыт. На учебке он проявил себя хорошим инструктором. Приказом командования школы т. Бахман назначен командиром отделения.

Товарищи Чадин, Бахман, Усеньков и т. д. доказывают на деле авангардную роль коммунистов в учебке и общественной жизни.

Замечательных успехов добились политинформисты большевик т. Белоусов (г. Сретенск) — один из лучших отличников учебы. Тов. Белоусов принимает большое участие в общественной жизни школы.

Руководство школы прилагает все усилия к тому, чтобы устранить неполадки, имевшие место в занятиях с первым набором, и выполнить пожелания первого выпуска, высказанные на собраниях и на страницах журнала «За Рулем» (№ 10—20).

Что сделано в этом отношении?



Курсанты Центральной автошколы Осоавиахима — активные участники избирательной кампании. Слева направо: тт. Бахман, Белоусов и Чадин

Значительно пополнена материальная часть. В классе «М-1» две новые машины. Школа приобрела легковой автомобиль «АВ-А», который до сих пор довольно широко распространен на периферии. Монтажный класс обогатился несколькими новыми агрегатами. К сожалению, пока не выполнено пожелание выпускников о создании классов «ЗИС-101» и газогенераторных машин.

Большое внимание уделяется перестройке учебного процесса. Программы по техническим дисциплинам конкретизированы, содержит обширный список литературы и доведены до слушателей. Перестроена программа и по тактике. Количество часов, проводимых в классе значительно сокращено. Это дало возможность чаще организовывать выходы в поле, где курсанты в «боевой обстановке» гораздо успешнее овладевают сложным искусством тактики.

Организация практической езды была раньше самым большим местом. Машин хватало, езды руководили... сами курсанты. Сейчас ввиду учебных машин увеличелся. Мы закрепляли за школой несколько опытных инструкторов практической езды и проводим с ними специальные занятия, чтобы еще более повысить их квалификацию. За каждым из них закреплена машина. Лииквидация обезлички обеспечила сохранность материальной части.

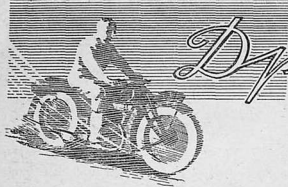
Среди слушателей первого набора велика была тяга к изучению мотоцикла. Но только 27 человек получили права мотоциклистов-водители. Сейчас мы вовлекли в мото-

кружок всех слушателей, для чего расширили и привели в порядок мотоциклетный парк. Все курсанты второго набора получат права мотоциклистов-водителей.

Коренные изменения внесены в постановку политической учебы. В часы политподготовки курсанты первого набора изучали «Краткий курс истории ВКП(б)». За 90 часов, отведенных на это по программе, нельзя глубоко изучить этот замечательный марксистский труд. Создавались ненужные спешка и галопирование по главам учебника. В программу второго набора включено только изучение истории международных отношений, текущей политики и нашей родины — страны победившего социализма.

Шире развернулась внешкольная работа. Помещение школы радиофицировано. Три раза в шестидневку демонстрируются лучшие кинофильмы. Курсанты прослушали лекции двух квалифицированных лекторов о международном положении. Проведены экскурсии на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку, в музей Революции, Третьяковскую галерею и другие культурные учреждения столицы. С большим успехом прошел вечер самодельности курсантов и работников школы.

Подводя предварительные итоги учебы курсантов второго набора, нужно отметить, что, несмотря на наличие ряда серьезных недостатков, школа улучшила свою работу. Коллектив школы сделал все для того, чтобы и в дальнейшем неустанно повышать качество боевой и политической учебы.



Друзья

РАССКАЗ

Ал. ЕВНИН

Дружба молодых бригадиров — Николая Плескова и Павла Шуменко — зародилась в цеху. Тут дружба, чуть грубоватая, но мужественная, возматривала соперничества, закинула одна и та же цель, возвысила любовь к своей родине.

Когда в стране раздался призыв к овладению «второй специальностью», друзья отправились в оборонную организацию завода. Шуменко был «плечен» мотоциклом. Плесков предпочел автомобиль.

Летом они встретились за городом, в лагерь. Шуменки березы, прача полотняный герод. Неподалеку протекала река. Хорошо было отдыхать в палатках, где воздух был напоен свежим ароматом леса, и просыпаться ранними утрами под клыч горниста.

Вечерами лагерь умирал. Но в палатке друзей еще долго не прекращались оживленные споры о технике, тактике, о преимуществах различных машин.

Соревнование друзей продолжалось и здесь. Давно уже они показывали образцы учебы, но, как и всегда, им казалось, что сделано еще совсем не много, что темпы могли быть значительно выше.

Как и всегда, они подтрунивали друг над другом. «Керосинка» — окристал Плесков мотоциклиста; Шуменко называл друга «фургонном». Но это не мешало им одинаково ценить трехтонку и хрупкий рядок с грузовиком зеленым «ТИЗ».

ренность в силе знаний и физической вооруженности.

Лагерная учеба закончена. Плесков и Шуменко возвращались на свой завод. В это время был объявлен призыв, и друзья — молодые бойцы — время потеряли друг друга из виду.

В осенний день связисты Шуменко вручили пакет, адресованный в штаб дивизии.

— Донесение должно быть передано в кратчайший срок. Езжайте, товарищи!

Мотоцикл нес бойца по путаному рельефу местности, через перелески, вдоль уходящего полотна железной дороги. Шуменко прислушивался к ровному, спокойному голосу мотора. Его рокот, нарушая тишину сентябрьского вечера, бодрил и успокаивал. «Первое боевое задание. Пакет должен быть доставлен во-время!»

Шуменко не видел дороги, а скорее чувствовал ее. Он не уменьшал скорости, хотя приходилось ехать по узкой тропе, почти касаясь ровной линии деревьев. На десятом километре, когда вдали показались чернеющая степь, тяжелая надломленная ветвь ударила Шуменко по глазам. Туяна боль его оглушила. Он упал с мотоцикла, ударившись головой о мягкую сырую почву, и потерял сознание.

Боец лежал лицом вверх. Он очнулся, почувствовал холодную тяжесть, давившую глаз, — важный, почти невесомый листок покрывал его веко. Ветер скользил над степью, путался в невысоком лесу, уходил на восток. Что произошло? Мотоцикл лежал в пяти-шести метрах от Шуменко. Тишину вечера не прерывал ни один звук.

Шуменко приподнялся, но при первом же резком движении тупая боль отдалась в затылке. Лилая кровь медленно сползала на воротник гимнастерки. Он встал, делая неловкие движения. Боль сгибалась, разливалась от затылка к плечам, бедрам, коленям, мутила рассудок. У него еще хватило сил приблизиться к машине и осмотреть ее. Подняв мотоцикл и тронувшись по пути было нелепой пошаткой. Но все же он трижды повторил ее. Потом лег, прижимаясь мокрой щекой к холодному никелю руля, смотря на высокие звезды.

Так прошли 2—3 минуты. Боец принял решение. Вытащив нагайку кобуры, он пополз, помня одно —

пакет не может быть не доставлен. Но как трудно... винтовка, висевшая за плечом, кажется многопудовой. Напиться бы, чорт возьми, холодной воды!

Далеким шум мотора донесся глухо, как эхо. Он нарастал с каждой секундой, и вскоре дорогу заняли ярый свет фар. Огромный грузовик, громкая, несся навстречу Шуменко, ослепляя его желтыми круглыми глазами. Боец поспешно сунул пакет в кустарник, вытянулся на дороге, полуприкрытый растительностью, и завырчал:

«Стой!»
В то же мгновение свет фар погас. Заторможенная машина, резко выдрогнув, остановилась. Шуменко напряженно всматривался в силуэт сидящего в кабине человека. Несколькими секундами спустя он заметил, как рука водителя машины, сжимающая руль, медленно вытягивается вперед.



При первом резком движении тупая боль отдалась в затылке

— Товарищ! — крикнул Шуменко. Человек в кожаной тулупе и шляпе высочился из машины. Шуменко приподнялся на одно колено, еще не опуская нагана. Но вот их лица привинудились друг к другу почти вплотную.

— Павел!
— Николай!

Так встретились друзья-бойцы. Плесков втащил мотоцикл в кузов грузовика и засмеялся:

— Керосиночка...

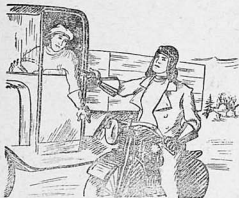
Пакет был снова в кармане Шуменко. Он сидел в кабине, приподнявшись к твердому плечу друга. Его голова была стянута платком, и от этого тугого прикосновения материи будто стало немного легче.

— Ты знаешь дорогу в штаб дивизии? — спросил он.

— Я только что оттуда. Не думай, что так скоро придется возвращаться.

— Николай! Пакет должен быть доставлен в срок.

Машина шла с предельной скоростью. Сентябрьский вечер переходил в ночь. Незаметно к Шуменко подкрадся освежающий сон. Он заснул, но понимал этого, чувствовал только, как тяжелеет веки и как тепло становится необычайно легким. Он видел бесконечный лес берез, в котором белел полотняный город, знакомые изгибы реки, дорогу, на



Как и всегда, они подтрунивали друг над другом

Проходили дни учебы, нетерпеливого и жадного ознакомления с мотором, техникой, тактикой, большим и восторженным комплексом боевой подготовки. Дни, когда появляется и раскрывается все большая ув-

которой друзья постигли искусство управления машиной. Он видел себя промчавшимся на мотоцикле мимо высокого «ЗИС». Но грузовик начинал его, узко казался заднего колеса, готов был расшвырнуть его, как муравья. И вдруг мотор захлебнулся, заглох...

Шуменко проснулся от толчка. Машина резко остановилась. Фары не освещали пути. Несколько выстрелов прозвучали один за другим, и около уха Шуменко просвистела пуля.

Навстречу машине бежала, стреляя, небольшая группа людей.

— Офицеры! — кричал Плесков, толкнув Шуменко локтем.

Два бойца выпустили в приближающихся людей обоймы обоим нагано. Три темные фигуры, разорвав руки, лежали на дороге без движения. Один человек бросился назад, стремился укрыться в густой растительности леса. Но прежде чем он достиг спасительных деревьев, выскочив Шуменко, заставила его остановиться и рухнуть на землю.

Путь был свободен.

— Ну и приключеньце, — пробормotal Плесков сквозь зубы. Холодный и липкий пот стекал по его лбу. Он покосился на Шуменко и, встретив его взгляд, попытался улыбку.

— Да... да. Как будто, по-наипростому.

Лютый ход, — скамандовал тихо Шуменко. Но, прежде чем тронуться в путь, Плесков вышел из машины и нагнулся над колесами. Его лицо было мрачным, когда он выпрямился.

— Резина прострелена. Как у тебя дело со временем?

Шуменко с отчаянием промолвил:

— Ждать нельзя ни одной минуты. Ты пойм, павет...

И вдруг он удивленно улыбнулся, будто случайно что-то вспомнил.

— Мотоцикл...

— Он зародит! — воскликнул Плесков. — Вот, чорт возьми! А ну, ну керосиночка, слесай.

Он поставил мотоцикл, завел его. Знакомый рев пропел в ночной тишине. Шуменко, неуверенно ступая ослабшими ногами, пошел к нему и вполз на багажник. Он обхватил бока друга и, прижавшись лбом к холодной коже тулупа, повторил:

— Полный ход.

— Есть полный ход!

Зеленый «ТИЗ» вздрогнул и рванулся вперед. Когда они пропели пять или шесть километров и зона их битвы осталась далеко позади, Шуменко, глотая сырой свежий воздух, чувствуя, как с каждой секундой к нему возвращаются силы, прокричал другу в ухо:

— Ну, как «керосинка»?

Плесков смеясь ответил:

— На «отлично»!

Вдали показались огни. Пять минут спустя мотоциклист вручил пакет начальнику штаба.

— А вы кто? — спросил штабная, обращаясь к Плескову.

Короткий расказ дружок прозвучал как рапорт. И так же коротко был ответ:

— Правильно поступили, товарищи!

Я СТАЛ шофером

Мы ехали в чистеньком, хотя и дряхлом «ГАЗ-АА» по улицам Краматорска. Розовощекий, веселый водитель, машины Павел Пеньков говорил:

— Через несколько дней чернорабочий Пеньков будет шофером. У нас все профессии почетны, но особенно хорошо получается, когда изучаешь то, что крепко любишь. Вот я и изучил автомобиль. Приобрел оборонную профессию и смогу хорошо послужить стране, да и заработок будет повыше, чем был до сих пор.

Расказывая о своей учебе, он ловко вел машину по узким переулкам. Вскоре машина остановилась перед одноэтажным домом автоучебного пункта Осоавиахима.

— Все в порядке! — улыбаясь, доложил он начальнику пункта т. Сидоренко.

130 человек прошли в этом году учебу в гражданских группах учебного пункта. В последней группе 40 человек. Мы попросили расказывать о качестве их учебы, и т. Сидоренко в ответ указал на большой, наклеенный на доску лист бумаги:

— Это показатели социалистического соревнования. Против каждой фамилии стоит квадрат. Красный — «отлично», зеленый — «хорошо», синий — «посредственное», желтый — «слабо».

Он отступил на шаг назад и, не скрывая удивления, добавил:

— Окните сразу взглядом этот разрозненный лист.

Квадраты сливались в несколько почти сплошь красных продольных лент. Зеленый тон не особенно часто являлся в основном класку условных знаков; синие и желтые квадраты здесь были одиночными гостями. Итог неплохой: 26 курсантов из 40 заканчивают учебу на «отлично», 10 — на «хорошо».

Из чего складывается успех в учебе этой группы?

В одной из папок лежат социалистические договоры курсантов. Вот к примеру один из них: «Я, Тачук Иван Антонович, вызывая на социальное т. Охрименко: Кирилла Романовича и обязуюсь: Кирилла Романовича не ниже класку «хорошо», военное дело — так же, автодело только на «отлично». Обязуюсь помочь т. Охрименко научить автоделу». Внизу приписка: «Вызов принимаю. Охрименко».

Соревнование породило на пункте дружественную теплую атмосферу. Можно привести немало примеров того, как люди, впервые встретившись на пункте, старательно заботились друг о друге. Когда рабочему совхоза Александру Коричу понадобилось несколько сложной техники электрооборудования, Пеньков провел с ним много часов, разъясняя непонятное, вместе разражая вопросы, которые были новы. Через

2—3 недели Корячев был в списке отличников учебы.

На пункте собрались люди разных профессий — котельщики, слесари, токари, чернорабочие. Всех их объединяет любовь к учебе и стремление как можно лучше овладеть «второй специальностью». Чем иным можно объяснить, что за весь период учебы на пункте не было ни одного прогула?

В учебных класах и на дворе пункта можно часто услышать горячие споры на технические темы. Мы были свидетелями, как в кабинете т. Сидоренко вошли, раскрасневшись от долгой дискуссии, стажовик-сборщик котельного цеха завода им. Орджоникидзе Иван Поповский и электросварщик того же завода т. Драгомирский.

— Георгий Емельяновч, разрешите нам спор!

Простое, короткое разъяснение т. Сидоренко поостропо так, что все вопросы, связанные с изучением автодела, он подает в чрезвычайно ясной и четкой форме. Его лекции для большей наглядности изобилуют примерами, взятыми из жизненных повседневных явлений. Теоретическая часть лекции обязательно подкрепляется практикой.

Урок закончился. Просторный двор пункта наполнился молодежью. Группы окружила группа курсантов. В кабину грузовика забрался штукатур завода им. Орджоникидзе Петр Семенов и занялся регулированием тормоза.

— Регламент, регламент! — закричал в группе. — Очередь здесь.

К начальнику пункта подошли двое ребят 17—18 лет — юный слесарь Федор Бабин и электросварщик Григорий Сербин.

— Опять пришли? — удивился Сидоренко.

Эти ребята приходят на пункт пять раз, все справляются о предмете, которого они с нетерпением ждут.

День приема приближается. Состав деловой группы составят дежурный — рабочий краматорских заводов. В это движение уже включаются тысячи советских патриотов. Неланно 26 девушек — работниц Краматорского машиностроительного гиганта — завода им. Сталина обратились с призывом через местную газету: «Мы будем активно участвовать в делах, которыми живет наша горячо любимая родина. — писали они. Мы заменим за рулем автомобиля наших товарищей, успешных в ряды РККА».

От посещения автоучебного пункта остается хорошее впечатление. Но крайне жаль, что городской совет Осоавиахима, которым руководит т. Гордус, ограничил создание одного пункта, забывая об огромных возможностях по развитию автомобильной учебы на заводах.

А. ЛЬВОВЦЕВ

Центр города Ярославля. Около двухэтажного здания, в котором находится автоучебный пункт Осовляхима, остановилась легковая машина «М-1». Водитель ее вошел в помещение, поздоровался.

— Опять к вам заехал. Хочу получить консультацию.

— Пожалуйста. Что вас интересует?

— Да вот не знаю, где искать причину перебоев в работе двигателя?

Начальник автоучебного пункта т. Алексеев, вменяющий восьмилетний преподавательский стаж, пригласил посетителя к двигателю и дал исчерпывающее разъяснение.

Приезд т. Жохарева, три года назад окончившего автоучебный пункт, не является случайным. Для многих бывших слушателей учебный пункт стал близким и родным. Это результат того, что автопункт приблизил к себе выпускников, удовлетворяет их требования и запросы.

Укрепление связи с выпускниками здесь удается много внимания. На собраниях, беседах в процессе учебы слушателям внушают, чтобы они после окончания курса не забывали автопункт, приходили и выясняли все, что их интересует.

За последний месяц в автоучебном пункте побывало около 50 выпускников, многие из которых уже работают шоферами или руководителями гаражей и автобаз в разных организациях. Так, например, тт. Романовский, Балашева, Смирнова — водители машин Ярославского резинового комбината, Балаев — шофер трамвайного парка, Трифонов — начальник транспорта «Газрыбы».

Тепло встречают в автопункте выпускников. Их знакомят здесь с новостями автотехники, с ходом учебы. Они в свою очередь делятся опытом своей работы и помогают, чем могут.

В автоучебный пункт приходят также шоферы гражданских и военных организаций, приходят группами и в одиночку. Наравне с выпускниками они получают здесь нужную им консультацию.

В середине этого года окончил краткосрочные курсы Автоучегирова бывший краснофлотец т. Горбунов. В период стажировки у него возникло много недоуменных вопросов по электрооборудованию автомобиля, смазке и др. Тов. Горбунов часто приходил в автопункт посоветоваться, получить консультацию. Результат скоро оказался. На 18 дней раньше срока он закончил стажировку и теперь успешно работает шофером на грузовой машине «ГАЗ-АА».

Не забывают автоучебный пункт и выпускники, работающие в других городах Советского Союза. Они пи-

шут письма, выражают благодарность за то, что им дали возможность приобрести хорошую специальность.

В один из поздних вечеров, когда начальник автопункта т. Алексеев собирался уходить домой, неожиданно позвонил с междугородной телефонной станции:

— Через 10 минут с вами будет говорить Няндомка.

Начальник был в недоумении. Кто мог звонить? Ни родных, ни знакомых в Няндоме у него нет. Оказалось, у телефона — бывший курсант автопункта т. Кременчук, работающий теперь шофером в Лес-промхозе Няндомы. Он интересуется успехами автопункта.

Через некоторое время т. Кременчук писал:

«Работаю от вас за 1000 км. Когда сажусь за руль машины, вспоминаю школу. Никаких замечаний по работе не имею. Большое спасибо за то, что дали мне хорошую специальность, о которой и мечтал долгие годы».

Многие выпускники являются агитаторами за овладение молодежью оборонными специальностями. Они направляют в автоучебный пункт своих товарищей по работе или братьев с просьбой принять их на учебу.

Тов. Ершов в этом году окончил автоучебный пункт и затем пошел в ряды Красной Армии. 1 ноября пришел в автопункт его 18-летний брат Александр Ершов.

Тесная связь автоучебного пункта с выпускниками дает возможность знать, кто и как из них работает. Тов. Алексеев называет фамилии бывших слушателей, являющихся примерными в производственной и общественной работе.

Автопункт привлекает выпускников к проведению различных мероприятий. Многие бывшие слушатели были активными участниками областных военизированных походов, зимних, весенних и летних мотокроссов. Бывший курсант Павел Артемьев добился того, что является теперь чемпионом мотоспорта по Ярославской области, выпускник Борис Логинов — отличный гранатометчик и т. д.

В праздничные дни десятки выпускников приходят в автоучебный пункт, одевают синие комбинезоны, становятся в стройные колонны и идут на демонстрацию. Так было в день 1 мая, в день XXII годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции.

Какими методами автоучебный пункт осуществляет связь с бывшими слушателями? Разными. Начальник пункта т. Алексеев говорит:

— Мы часто вызываем к себе выпускников, беседуем с ними, интересуемся их работой. Многие звонят по телефону, пишем открытки, просим их, чтобы они нас не забывали, приходили к нам. Стареемся удовлетворить их растущие запросы.

Укрепление связи с курсантами-выпускниками должны уделять особое внимание все наши автоучебные пункты. Их задача — не только дать слушателям знания в объеме учебной программы, но также дать им оборонную профессию, но и постоянно помогать их дальнейшему техническому росту, повышать их мобилизационную готовность. Примером может служить Ярославский автоучебный пункт.

С. ТИУНОВ



Группа работников Ярославского городского комитета партии изучает устройство автомобиля в автоучебном пункте Осовляхима

Фото А. Махорова

В СТОЛИЦЕ ТУРКМЕНИИ

Густая тень стройных топей падает на белое одноэтажное здание Ашхабадского авто-мотоклуба. Входим внутрь. В неширокий коридор выходят двери аудиторий. Отворяем одну из них. Чистый, светлый класс. В несколько рядов расставлены учебные столы и скамьи. На стенах и на столах — множество пособий для наглядного обучения. Отдельные части двигателя и управления, плакаты по авто-мотоделу, таблицы и схемы — все, что может облегчить и упростить учебу, можно найти здесь.

За два года своего существования клуб подготовил почти полторы тысячи водителей, причем в 1939 году 70 процентов выпускников сдают испытания «на «хорошо» и «отлично». В специальных группах идет обучение туркменом. Здесь преподавание ведет т. Мануков, отлично владеющий туркменским языком. Он выпустил уже 8 групп, с общей сложностью около 200 человек.

— Все, что вы здесь видите, — рассказывает начальник клуба т. Хорошухин, — начиная от самого здания клуба, построено собственными силами. Добывались фонды, сами доставали строительные материалы, раздобывали где что могли.

Мы входим во внутренний двор клуба. Всюду и во всем чувствуется заботливая и рачительная хозяйская рука. Приятной белой краской глаза свежее выбеленные стены гаража, сам двор выметен до последней пылинки.

Клуб обладает солидным парком машин: 10 учебных полуторок «ГАЗ-АА», 3 учебных мотоцикла, 7 спортивных и 2 прокатных. Недавно клуб обогатился красавцем «ЗИС-101». Он предназначен для повышения квалификации шоферов-профессионалов.

В гараже рядом со светлокромевым «ЗИС» стоит пикап с грузным, явно нефабричного происхождения кузовом. Эту машину разыскали где-то в городе. Она была предназначена на слом. Добились передачи ее клубу, отремонтировали двигатель, сами построили кузов, и учебный пикап вступил в строй.

Недавно в клубе открыли мастерскую для ремонта мотоциклов. От ашхабадских мотоциклистов мастер-



Туркмены-автомобилисты знакомятся с установкой зажигания

ская получила немало благодарностей. Двотонна загружена работой вулканизационная мастерская. Она обслуживает не только клуб, но и принимает заказы со сторон.

Но и это уже кажется недостаточным. Возникают планы организации сварочной мастерской, для нее присматривают уже оборудование, планируют место.

Готовы водители автомобилей и мотоциклов, в клубе не забывают о том, что слушателям, быть может, придется стать водителями боевых машин, работать в обстановке военных действий. Поэтому в клубе стремятся привить им уже сейчас ряд боевых навыков, приучить заранее к фронтальной обстановке. Шоферы обучают пользоваться противогазом, водить в нем машину, обучают правилам перевозки взрывчатых веществ и т. д.

Недавно клуб провел скоростной мотопробег на 210 км по трудному и сложному маршруту. Часто практикуются воензированные ночные и дневные авто-мотопробеги. Вязод мотоциклистов клуба принимал участие в последних учениях Средне-Азиатского военного округа. Работая в качестве разведчиков и связистов, любители получили по оцен-

чани учений благодарность командования.

Сейчас весь аппарат клуба мобилизован на выполнение ответственного задания Совнаркома Туркменской ССР. Клуб должен организовать подготовку без отрыва от производства 500 женщин-шоферов. Часть из них готовится в самом клубе, остальные — в 6 учебных пунктах в городах Туркмении. Этим пунктам клуб помогает учебными пособиями, методическим руководством.

Широки и интересны планы работы клуба на 1940 год. Здесь, кроме текущей работы по подготовке шоферов — любителей и профессионалов, будут подготовлены 80 инструкторов-преподавателей, а также будет налажена научно-исследовательская работа, организованы доклады, лекции, семинары и консультации. Не меньше по объему практическая работа. Она включает: участие в двух всесоюзных мотосоревнованиях, организацию 4 республиканских и 10 городских соревнований, 2—3 встречи с мотоциклистами братских республик, ряд воензированных пробегов и кроссов.

В. КРАТОВ

Ашхабад, ноябрь 1939 г.

Герой Советского Союза,
ст. лейтенант П. СЕМЕНОВ

После империалистической войны 1914—1918 гг., повлекшей огромные жертвы и неизмеримые материальные затраты, большинство генеральных штабов пришло к выводу, что новая война может быть только маневренной, так как ни одна из капиталистических стран уже не в состоянии будет вести длительную кампанию, затяжную борьбу.

Стремление генеральных штабов — в короткий срок молниеносными ударами разбить противника — объясняется главным образом непримиримым массе, не желающей прогнать свою кровь за интересы буржуазии.

Технические средства борьбы за последние 20 лет возросли количественно и качественно. Появились новые роды войск, которые уже в конце империалистической войны позволили сокрушить сплошной позиционный фронт и частично вывести сражающуюся армию на простор маневренных полей.

Но при общем маневренном характере современных войн не исключается наличие отдельных участков и целых секторов фронта, где борьба между противниками будет вестись позиционными методами с огромным насыщением техникой. Примерами могут служить бывший Мадридский сектор в Испании и Учанский — в Китае.

Отсюда ясно, что войска должны получить универсальную подготовку, чтобы уметь не только вести бой в маневренной обстановке, но и быть готовыми к борьбе методами позиционной тактики.

В современных войнах огромное значение приобретает взаимодействие танков «III» с пехотой.

Главная роль в атаке принадлежит танкам, способным разбить и сокрушить серьезные препятствия, стоящие на пути атакующей пехоты. Пехота в свою очередь должна уметь взаимодействовать с танками и знать технику преодоления укрепленной полосы противника.

Война 1914—1918 гг. показывает, какие тяжелые потери несли пехота и танки из-за того, что не умели взаимодействовать на поле боя.

Дютийе в своем труде «Танки» пишет, что в наступлении генерала Нивеля танковые силы французов, введенные в бой 16 апреля 1917 г., потерпели серьезное поражение. Из 82 танков, находившихся под командованием Босю, 43 были выведены из строя артиллерийским огнем немцев. Так же плохо обстояло дело в батальоне под командованием Шобес. 23 танка этого батальона были уничтожены артиллерией противника в собственном расположении французов, т. е. между исходной позицией и проволочными заграждениями первой германской позиции.

Крупнейшей ошибкой французского командования, правда, вынужденной обстоятельствами на фронте (французские войска должны были во что бы то ни стало остановить наступление немцев на Париж), было использование танков в условиях дня, без прикрытия их дымовой завесой, хотя бы созданной артиллерийскими дымовыми снарядами. Танки шли по путям, загрозжленным своими войсками, без достаточной связи с артиллерией, без до-

статочного опыта взаимодействия с пехотой.

Французское командование в специальном танковом лагере «Шампинан» выделило для обеспечения танковой атаки особые отряды сопровождения, которые проводили тренировку во взаимодействии с танками при атаке укрепленной полосы. В их задачу входило обеспечить проходимость танков через препятствия, т. е. по местности, изрытой окопами и воронками от снарядов.

Однако французская пехота не считала специальных отрядов сопровождения. Не была вначале обучена взаимодействию с танками. Это, главным образом, и объясняет большие потери французских танков на реке Эй, и английских — в сражении при Камбрэ в ноябре 1917 г.

Англичане не создавали специальных отрядов сопровождения, но имели обученные команды так называемых «чистильщиков», на которые возлагались задачи очистки окопов от остатков гарнизона противника.

Таковы примеры прошлой войны.

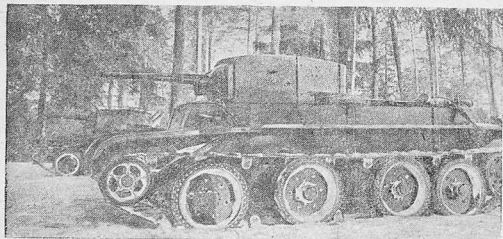
Следует ли в современных условиях выделять в войсках отряды сопровождения танков при атаке укрепленной полосы, как это делали французы в 1917—1918 гг., или команды «чистильщиков», как это делали англичане?

Современная военная наука подсказывает нам, что не следует. Практические части в повседневной практике боевой учебы должны изучать танковую тактику, положительные и отрицательные свойства своих танков, чтобы уметь вести бой вместе с ними как в маневренных, так и в позиционных условиях.

Из опыта мировой войны 1914—1918 гг. и из современных сражений известно, что главным врагом танков является противотанковая артиллерия, а врагом пехоты — попрежнему оружие автоматического боя, т. е. пулеметы и автоматические пушки.

Уничтожение технических средств противника, захват их и уничтожение врага — вот задача танков и пехоты при активном содействии артиллерии. Эту задачу атакующая пехота и танки могут выполнить лишь на основе тесного взаимодействия между собой и с другими родами войск.

Взаимодействие танков с пехотой основывается на взаимном понимании той задачи, которую им нужно выполнить совместно в предстоящем бою. Взаимодействие достигается, во-первых, личным общением



Танки в лесу перед выходом в атаку

Фото Киселова



Танк на зимних учениях

Фото Кислова

командиров пехоты и танков в период рекогносцировки укрепленной полосы противника перед атакой, вторых, установлением связи между пехотой и танками.

В войне 1914—1918 гг. связь эта поддерживалась личным общением пехотного начальника и танкиста, специальными танками связи, снабженными радиотелеграфными аппаратами, мотоциклистами, посыльными.

В современных условиях для связи между пехотой и танками применяется большое количество средств и способов. Однако как в процессе выработки общего плана боя, так и в динамике его и даже непосредственно в бою лучше средство связи — личное общение пехотного командира с танковым.

Такой вид связи возможен в определенных, установленных заранее пунктах, куда командир-танкист прибывает на своем танке. Момент установления связи определяется выходом пехоты на линию этого пункта.

Не менее важным и безотказным средством связи является радио, умело пользуясь которым, пехотный командир может поставить танкам дополнительную задачу, независимо от места их нахождения.

С большим успехом могут быть также использованы делегаты связи, особенно от командира-танкиста к пехоте на специально выделенном танке. Этот вид связи является вполне надежным и не отягчает командира-танкиста от управления своей частью.

Важнейшим элементом взаимодействия является целоуказание. Со-

временный бой еще при выработке общего плана, требует взаимного целоуказания между пехотой и танками. Знание поставленной задачи, радио, трассирующие пули и снаряды и личное общение — вот средства, которых достаточно для целоуказания.

В империалистическую войну 1914—1918 гг. известны случаи, когда, несмотря на многоплечную артиллерийскую подготовку, все же находились смельчаки, отражающие пулеметным огнем штурм пехоты.

С появлением танков на поле боя в моменты, когда пехота останавливалась под огнем нескольких оживших огневых точек противника, танки возвращались и уничтожали эти точки, давая возможность пехоте продолжать наступление.

В современном бою можно также заранее предвидеть необходимость возвращения танков в помощь своей пехоте для уничтожения огневых точек противника. Лучшее средство вызова танков «на себя» — ярко видимый световой сигнал, бросаемый пехотой вперед танков.

Империалистическая война 1914—1918 гг. превратилась по своим формам в войну позиционную. Обороняющийся оказывался сильнее наступающего. Попытки пробить брешь в сплошном позиционном фронте и выйти на простор маневренных полей терпели неудачу до конца 1918 года. Противник почти всегда знал, где и даже когда будет произведена атака по ярким признакам ее подготовки (усиленная ар-

тиллерийская канада, подвоз резервов и пр.).

С появлением нового рода войск — танков — стал возможным прорыв сплошного фронта. С этого момента война позиционная, хотя и медленно, превращается в войну маневренную.

С появлением танков в английской и французской армиях, внезапность удара, как один из элементов победы, возрождается.

Внезапность удара играет важнейшую роль. Необходимо помнить, что атака укрепленной полосы в несколько раз тяжелее, чем наступление на остановившегося противника в маневренных условиях.

Подготовка внезапного наступления при хорошо поставленной глубокой и ближней разведке чрезвычайно усложняется. Чтобы скрыть от противника сосредоточение резервов и средств подавления в районе предстоящей атаки, передвигания производятся ночью.

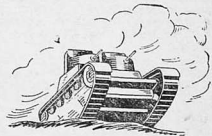
Наивыгоднейшие условия для атаки — начало рассвета или туман. Опыт танковых боев в мировой войне показывает, что танковая атака, начатая на рассвете, приносит всегда успех атакующему, так как, действуя под прикрытием своей артиллерии, танки успевают пройти расстояние от исходных позиций до первой линии окопов противника без потерь. Когда наступал день, танки оказывались уже в артиллерийских позициях противника, нанося ему самые тяжелые удары, уничтожая живую силу и позволяя своей пехоте «малой кровью» овладеть всей глубиной его укрепленной полосы.

Из всего сказанного выше необходимо сделать следующие выводы:

1. Атака укрепленной полосы противника составляет наиболее тяжелый и сложный вид боя, требующий соответствующей выучки войск.

2. Одним из важнейших вопросов тактической выучки войск является отличное усвоение вопросов взаимодействия между пехотой и танками, артиллерией и авиацией.

Взаимодействие между пехотой и танками во всем его многообразии должно быть освоено на различных тактических учениях, начиная с взаимодействия взвода пехоты с одиночными танками и кончая взаимодействием крупных отрядов всех родов войск.



СЛУЖБА РЕГУЛИРОВАНИЯ

Майор И. ЧАБРОВ

Успех выполнения автоперевозки войск и грузов зависит от ряда основных элементов обеспечения, одним из которых является служба регулирования.

Служба регулирования организуется средствами ГУ (грунтового участка военной дороги), средствами автомобильной части или перевозимого соединения.

В задачи службы регулирования входят:

а) оборудование дорожного участка знаками и сигналами, б) обеспечение сроков автоперевозки согласно разработанному плану, в) обеспечение успеха выполнения марша с наименьшими потерями и минимальным взносом материальной части,

г) разведка и оборудование сигналами обходных путей (при разрушении дорог, мостов, основного маршрута), д) предотвращение возможного разрыва между подразделениями, эшелонами и ликвидация заторов на мостах, обходных путях и т. п.

Автоперевозка войск производится в различной тактической и оперативной обстановке, и поэтому невозможно для всех случаев дать какой-либо определенный шаблон организации и работы органов службы регулирования. Например, при автоперевозке днем требуется меньше средств регулирования, чем ночью; напряженность работы органов службы регулирования ночью также значительно больше, чем днем.

Как правило, регулирование движения при автоперевозках производится под прикрытием своих войск и осуществляется специальными подразделениями регулирования (звезд, рот).

Для руководства органами службы регулирования по распоряжению начальника грунтового участка создается центр регулирования, в обязанность которого входит разработка плана и организация контроля за выполнением движения.

Центр регулирования создается на каждые 150 км маршрута и состоит из 2—3 участков регулирования (Наставление по автоперевозкам во французской армии). Начальнику центра регулирования предоставлено право изменения плана движения. Если службу регулирования организует войсковое соединение или часть, то руководит ею штаб.

Участки регулирования, в свою очередь, выделяют несколько пунктов, задача которых — регулировать движение автоколонн при выходе из района погрузки на основный маршрут, на марше, при остановках — в пределах и выходе автоколонн с основного маршрута в район выгрузки.

Начальнику регулировочного пункта предоставлено право (в пределах своего маршрута) изменять направление движения эшелонов и автоколонн, изменять скорость движения на отдельных участках, планировать порядок прохождения автоколонной узких мест, переправ и т. п. В распоряжении начальника пункта имеется несколько диспетчеров, телефонистов и связанных на мотоциклах.

Такие пункты выставляются: а) по выходе из районов погрузки, б) на переправах, перекрестках (стыках) дорог, где возможно большое скопление эшелонов, в) в населенных пунктах, г) в районах выгрузки.

В зависимости от условий местности, состояния маршрута и времени суток в районах погрузки-выгрузки и по пути следования автоколонн выставляются посты регулирования и маяки, а также контрольные посты. Не имея каких-либо распорядительных прав, они выполняют отдельные распоряжения по регулированию движения.

Контрольные посты выставляются в населенных пунктах (у въездов и выездов), возле объездов дорог, а также около всех трудно проходимых участков маршрута.

Все регулирующие органы должны отлично знать маршрут, состояние дорог, уметь быстро и четко составлять донесение, своевременно вызывать необходимые ремонтные средства при авариях и поломках.

Подразделения регулирования (если служба регулирования организуется штабом общевойсковое соединения или автомобильной части) выдвигаются вперед одновременно с разведывательными органами

с тем, чтобы дать им достаточное время, необходимое на оборудование маршрута и подготовку к движению.

В зависимости от тактической обстановки, условий местности, времени года и суток служба регулирования применяет различные виды сигналов: флажки, указки, фонари и т. п.

В ПОГРУЗОЧНОМ РАЙОНЕ

В каждом погрузочном районе организуется пункт регулирования, который, как правило, располагается в его центре.

Для контроля за правильностью формирования автоколонн и вытягивания эшелонов на основной маршрут создаются контрольные пункты, а на исходных пунктах автоколонн — главные контрольные пункты. Иногда по характеру местности погрузочного района и состоянию путей внутри района целесообразно выставлять местные регулирующие посты у каждой погрузочной площадки. Как правило, все органы службы регулирования должны иметь между собой надежную действующую телефонную связь, дублируемую связями на мотоциклах.

Погрузочно-разгрузочный пункт полка возникает одним из пунктов в начальном штабе полка, в распоряжении которого находятся телефонисты, саперы и регулировщики. Контрольные посты полкового и дивизионного районов выставляются распоряжением соответствующих начальников от командирского звена, полка и специальных подразделений службы регулирования.

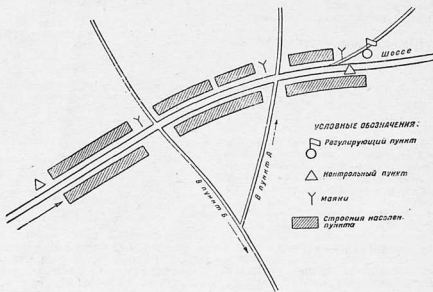


Рис. 1. Расположение регулирующих органов при прохождении населенного пункта

ПРОБЕГ ПО МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

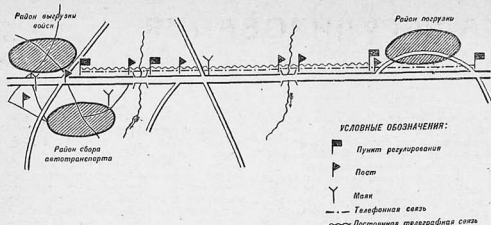


Рис. 2. Схема службы регулирования на маршруте

В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ

Населенные пункты являются в большинстве причиной задержки движения автоколонны, вследствие чего следует избегать движения через населенные пункты, используя обходные пути.

Пример расположения регулирующих органов при прохождении населенного пункта указан на схеме (рис. 1).

НА МАРШРУТЕ

Вдоль дороги маршрут разбивается на участки регулирования. Границами участков в большинстве случаев являются пересечения дорог. На участке регулирования в зависимости от местности и состояния дороги выставляются несколько регулирующих пунктов, контрольных постов, маяков.

Служба регулирования объединяется центром регулирования, который и руководит всей деятельностью регулирующих органов на своем маршруте. Организация органов службы регулирования на дороге показана на схеме (рис. 2).

Связь между органами регулирования по всему маршруту осуществляется связными на мотоциклах и по телефону.

РАЗВЕРТЫВАНИЕ РЕГУЛИРУЮЩИХ ОРГАНОВ

Заблаговременная высылка регулирующих органов и их расстановка по маршруту должны производиться не менее чем за 1—2 часа до подхода головы колонны перевозимой части.

После прохождения хвоста колонны регулирующие органы (если они выставлены от данной войсковой части) свертываются, причем свертывание может происходить в одну сторону (вперед) или с подтягиванием регулирующих средств к центру.

ДОКУМЕНТАЦИЯ

Документацией органов службы регулирования являются:

1) схема (карта) маршрута с населенным на ней расположением регулирующих органов,

2) таблица распределения сил и средств по участкам регулирования,

3) схема дороги для каждого участка,

4) выписка из графика движения.

Эти документы составляются штабом войсковой и автомобильной части, а при организации службы регулирования — органами грузового участка военной дороги и их штабами.

Не следует забывать, что служба регулирования является исполнительным органом штабов по управлению движением автоколонны, поэтому никто не имеет права вмешиваться в работу органов регулирования как при тактических, так и оперативных автоперевозках войск. Все колонны или эшелоны машин и одиночные машины должны исполнять указания, даваемые регулирующими постами и маяками службы регулирования.

Невыполнение указаний органов службы регулирования в военное время считается преступлением.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Организация и состав органов службы регулирования находится в прямой зависимости от расстояния данной автоперевозки.

Потребность в средствах регулирования сначала определяется на карте, затем уточняется на местности, после чего принимается окончательное решение об организации состава и средств регулирования.

Вне зависимости от наличия регулировочных средств и расстояния автоперевозки необходимо создать резерв средств регулирования в составе от 1/4 до 1/2 всего регулировочного аппарата.

Руководство службой регулирования возлагается, как правило, на командиров — начальников штабов частей регулирования. Все распоряжения по службе регулирования отдаются командирам перевозимой части приказом.

На Советской площади Москвы у величественного памятника Свободы выстроилась колонна мотоциклов и автомобилей. На груди у каждого водителя значок общества «Старт». Машины украшены лозунгами, призывающими трулящихся к активному участию в выборах в местные Советы.

Водители слушают краткую речь председателя Московской областной избирательной комиссии т. Симоненковой.

* * *

35 мотоциклов и 6 автомашин отправилась в агитпробег по Московской области. Пробег был разбит на 6 маршрутов, каждый протяжением в 350 километров. Кольцевые маршруты прошли через 37 районов области, охватив колхозы и поселки, удаленные от железной дороги и автомагистралей.

За 4 дня участники пробега посетили 57 населенных пунктов. В каждом из них проводились митинги, посвященные выборам в местные Советы, и концерты. В концертах приняли участие 45 членов кружков художественной самостоятельности профсоюзных шоферов Москвы и Ленинграда, которые сопровождали мотоциклистов на специально оборудованных агитмашинах.

Всего было обслужено около 10 000 избирателей. Население тепло и радостно встречало гостей. Колхозники наперебой приглашали к себе в избы, угощали медом, фруктами, упрашивали остаться на ночевку, внимательно слушали доклады, активно участвовали в беседах.

Особенно многолюдными были митинги в Вилеском и Новинском сельсоветах, в селе Хотовичи Куровского района. Участники пробега получили благодарность от сельсоветов за помощь в агитационно-массовой работе. Замечательная инициатива спорбюветов «Старт» была отмечена рядом районных газет.

* * *

Пробег, организованный ЦК союза и старейшим авто-мотоклубом «Старт», был хорошо подготовлен. Все водители прошли политический осминдр, были снабжены литературой, плакатами. Хорошо была подготовлена материальная часть.

Машины вели лучшие стахановцы 1-го автобусного, 12-го таксомоторного, 2-го автобусного и других парков Москвы. Среди них стахановцы-спортсмены тт. Непель, Морант, Монастырев и другие. Деушкин-спортсменки тт. Теплякова, Левина и Волкова активно участвовали в подготовке и проведении пробега.

Новый автомобиль „Супер-Мерседес“

В Германии выпущен новый восьмицилиндровый лимузин под маркой «Супер-Мерседес». Автомобиль имеет 8-цилиндровый двигатель с рабочим объемом 7,7 литров. При включении компрессора (нагнетателя) и 4 тыс. оборотов в минуту двигатель развивает 230 лощ. сил. В случае выключения компрессора максимальное число оборотов двигателя понижается до 3 500 в минуту и мощность до 155 лощ. сил.

Коробка передач пятискоростная, снабжена овердрайвом, т. е. ускорительной передачей. Кроме первой, все передачи включаются с помощью синхронизаторов. При включении ускорительной передачи на средней скорости движения машины (примерно 80 км в час) число оборотов двигателя мгновенно уменьшается с 3 000 в минуту до 1 500, что дает большую экономию топлива. Двигатель бесшумный. На холостых обо-

ротах практически нельзя определить по звуку, работает он или нет. Рама автомобиля сделана из труб овального сечения чрезвычайно жесткой конструкции. Подвеска передних колес независимая. Картер главной передачи монтирован непосредственно на раме.

Рулевое управление работает весьма точно. Полному повороту передних колес соответствует 3/4 поворота рулевого колеса.

На автомобиле три бензобака. Рабочий бензобак емкостью в 180 литров и резервный в 12 литров расположены позади шасси. Поддача бензина в двигатель производится нормальным способом при помощи насоса. Третий бензобак емкостью в 18 литров предназначен для использования в исключительных случаях и расположен в торце кузова; бензин от него подается самотеком. Переключение бензобаков осуществляется четырехходовым краном.

Кузов рассчитан на 8 мест, но в нем могут поместиться 9 человек: шесть в пассажирском отделении, три в отделении шофера.

Металлические части внутри кузова никелированы, деревянные сделаны из черного дерева и отполированы.

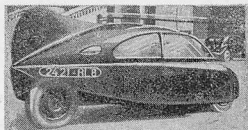
База машины — 3,82 м.; передняя колея — 1,58 м., задняя — 1,72 м. Общая длина — 6,15 м., высота — 1,76 м. Общий вес 3 660 кг.

Автомобиль развивает скорость до 160 км в час и обладает большой динамичностью. Для разгона от неподвижного состояния до скорости 80 км в час требуется всего 12,2 секунды.

Инж. А. Корстеллин

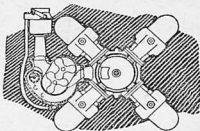
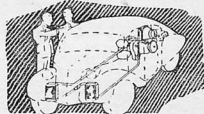
НОВЫЙ МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

На рисунке показан внешний вид недавно выпущенного во Франции трехколесного малолитражного автомобиля. Передние два колеса являются ведущими, заднее — управляемым. Обращает на себя внимание форма хвостовой части кузова.



БЕЗРАМНЫЙ ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ

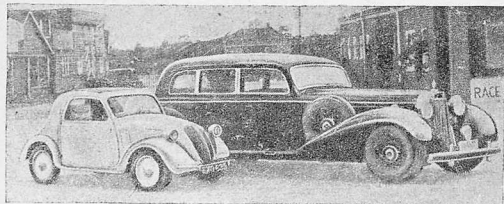
Компания «Дженерал Моторс» (США) запатентовала недавно экспериментальный автомобиль новой конструкции.



Он имеет двухтактный радиальный четырехцилиндровый двигатель, расположенный сзади. Система охлаждения состоит из трех маленьких радиаторов вместо одного большого. Два из них находятся в передней части автомобиля ниже фар, третий — сзади. Последний радиатор служит для охлаждения двигателя при работе вхолостую. Радиаторы используют поток воздуха, создающийся при движении автомобиля, и всасывают его через специальные прорези в кузове.



„Супер-Мерседес“. Вид спереди



Мощный „Супер-Мерседес“ в сопоставлении с малолитражным автомобилем „Фиаат-500“

Предохранительная дроссельная шайба

Ограничение скорости автомобиля в первоначальный обкаточный период работы способствует увеличению срока службы его агрегатов. В этих условиях двигателя и трансмиссии в течение первой тысячи километров пробега хорошо прирабатываются и в дальнейшем изнашиваются значительно медленнее.

С этой целью Горьковский завод с 1939 года начал ставить между карбюратором и всаивающей трубой на автомобилях «ГАЗ-АА» и «М-1» дроссельные шайбы (см. рисунок), которые пока недостаточно известны автолюбителям.



Дроссельная шайба ограничивает скорость автомобиля «ГАЗ-АА» до 40 км в час, «М-1» — до 60 км в час. Диаметр отверстия дроссельных шайб — 15 мм, что намного меньше диаметра выходного отверстия карбюратора. Поэтому такие шайбы оказывают значительное сопротивление всасыванию, и двигатель даже при полном открытии дроссельной заслонки дает не более 15—18 лш. сил.

Ограничивая скорость движения,

дроссельная заслонка влияет также и на экономичку автомобиля. Испытание показало, что на малых скоростях движения дроссельная шайба дает незначительную экономию бензина, а с увеличением скорости движения расход бензина резко возрастает. Это происходит потому, что при установке дроссельной шайбы для получения той же скорости приходится давать большее открытие дроссельной заслонки, чем без шайбы, в результате чего жиклер мощности (жиклер экономайзер) раньше вступает в работу.

При наличии дроссельной шайбы, резко ограничивающей ее только скорость, но и преемственность автомобиля, водители обычно пользуются подсосом, что несколько увеличивает расход топлива.

Дроссельная шайба при постановке на заводе пломбируется. Не следует снимать через 1 тыс. км пробега автомобиля, о чем зав. гаражом и автоинспектор должны составить акт. Если случается, когда автомобили ходили с шайбами до 8 тыс. км, что лишает возможности полностью использовать мощность двигателя.

Шайбы следует сохранять и ставить затем на двигателях, вышедшие из капитального ремонта, обкатывая их, как новые, на 1 тыс. км, так как они и не меньшей мере нуждаются в приработке.

Инж. Н. Куняев

Ремонт блока шестерен промежуточного вала коробки передач „ГАЗ—М-1“

При эксплуатации автомобилей «ГАЗ—М-1» часто наблюдаются случаи поломки шестерен второй передачи на блоке шестерен промежуточного вала (М-71-13), а также шестерен второй передачи вторичного вала (М-7108-Е). Вследствие недостатка указанных деталей в магазинах Автоинструкторов в гаражах прорабатывает большое количество автомашин.

Начальные ремонтных мастерских Тбилизгорстрата т. Шафиров освоял ремонт блоков шестерен между-

Ремонт производят следующим образом: сперва отодвинув блок шестерен «М-13» подвергают отжигу, затем стачивают шестерню второй передачи на токарном станке до 62,5 мм и через промежуток между зубьями первой передачи на сточенной второй передаче прорезают

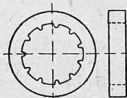


Рис. 2

пазы глубиной 2—2,5 мм (рис. 1). Далее с отожженного негодного блока шестерен «ГАЗ-АА» срезают на токарном станке шестерню второй и третью передачи, которые используются для двух блоков «М-1». Из срезаемых колец блока «ГАЗ-АА» вытачивают кольца наружным диаметром в 86 мм и внутренним—в 62,25 мм с учетом расширения его на 0,25 мм

при нагревании перед насадкой на сточенную вторую передачу блока шестерен «М-1» (рис. 2). На кольцах с внутренней стороны фрезеруют зубья, кольцо в горячем виде насаживают на вторую передачу блока шестерен «М-1» (рис. 3), а затем со стороны шестерни постоянного зацепления на второй передаче растачивают канавку глубиной в 5 мм для заварки насаженного на нее кольца.

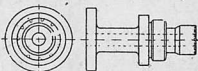


Рис. 3

После сварки блок шестерен подвергают окончательной очистке и шлифовке на токарном станке, а затем шестерню второй передачи фрезеруют на фрезерном станке. После фрезеровки отремонтированный блок шестерен устанавливают на токарном станке при помощи специального приспособления в сочленении с зубьями шестерен, с которыми он должен работать в коробе передач. Блок шестерен рекомендуется установить в коробку передач и проверить его работу. Перед испытанием на токарном станке и в коробе передач блок шестерен следует загреть до светлого красного цвета, затем опустить в макуз и держать его там до тех пор, пока он не остынет.

Блоки шестерен, отремонтированные т. Шафировым, испытаны в гараже Тбилизского автотреста и дали хорошие результаты. Они имеют пробег свыше 5 тыс. км без каких-либо повреждений и следов ненормального износа. Многие гаражи Грузии переняли опыт т. Шафирова.

Инж. Левицкий.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель—Редаздат ЦС
Осовнахима СССР

Адрес редакции: Москва, 6,
Ул. Горького, 24, во дворе,
тел. К-3-44-69

Уполн. Мособлгорланта Б—11121
Техред. В. Сокольков
Зак. т. 3423. Зак. изд. 238. Тираж 6 7000.
Бум. 60×92 см^{1/2}. 3 печ. листа.
Кол. зн. в 1 п. листе 80000.
Журнал сдан в наб. 17/ХІ 1939 г.
Подписан к печати 16/ХІ 1939 г.

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

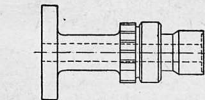


Рис. 1

точного вала «ГАЗ—М-1», используя в качестве материала старые блоки шестерен промежуточного вала «ГАЗ-АА».

Цена 1 руб.

55
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6.2
КВ. 3
ДЕЙСТ. 10 РА РУБЛЕМ

