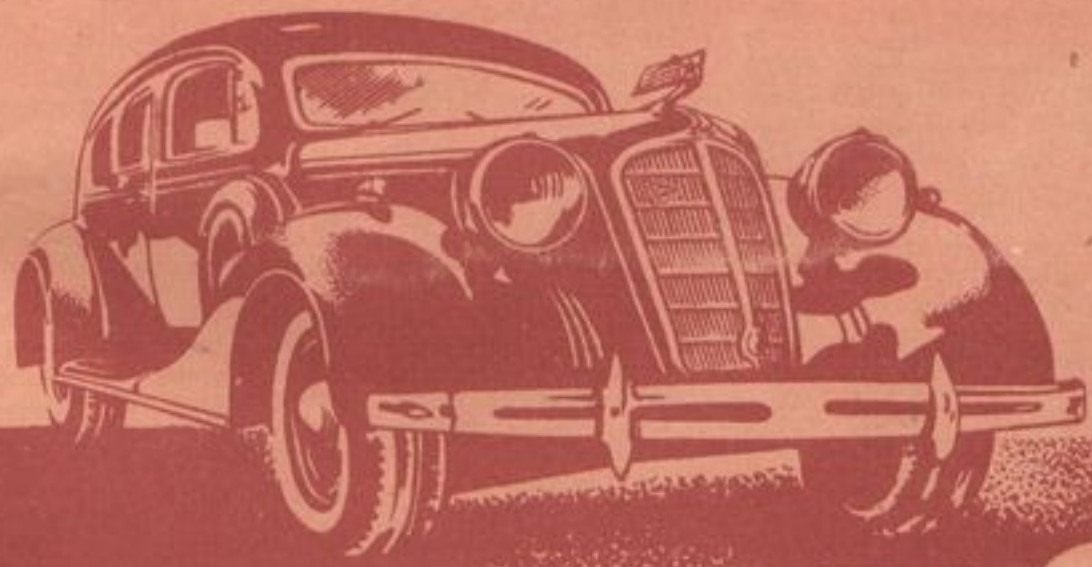


XV 187
34

Всесоюзная
ЭНЕРГОТЕХНИКА
И. М. ДАВЫДОВ

За рулем



ФЕВРАЛЬ
1940

3

РЕДАКТАТ ЦС ОСОДВИДХИМА СССР



„Наша армия стоит зорким часовым на рубежах, отделяющих социалистический мир от мира угнетения, насилия и капиталистического варварства. Она всегда, в любой момент готова ринуться в бой против всякого врага, который посмеет коснуться священной земли советского Государства“.

(ВОРОШИЛОВ, Из речи на XVIII партийном съезде)

187
34



АРМИЯ НАРОДА



КРАСНАЯ АРМИЯ зарождалась в огне октябрьских штурмовых боев. В жестоких схватках с контрреволюцией закалялись и воспитывались красногвардейцы — будущие бойцы и командиры Красной Армии. Их растили, выковывали великие вожди пролетарской революции Ленин и Сталин.

Величествен и славен героический путь Красной Армии. Первый этап этого пути окутан пороховым дымом гражданской войны 1918—1922 годов. Империалисты четырнадцати стран организовывали против молодой советской республики поход за походом. Трудной была борьба, неравны были силы. Регулярные армии интервентов и белогвардейцев были вооружены новейшей по тому времени техникой, прекрасно обмундированы и снабжены продовольствием. Ими руководили сотни опытных военных специалистов.

Красная Армия сражалась против этих врагов полураздетая и полуголодная, плохо вооруженная, с очень ограниченным запасом боеприпасов. Ее командиры

росли одновременно с организацией красных частей, учились военному делу в боях.

И все же в сотнях жесточайших боев руководимая Лениным и Сталиным Красная Армия разгромила врагов советской страны, вышла победительницей из четырехлетней гражданской войны.

Упрочение советской власти вызвало еще большую ненависть к ней со стороны империалистов Запада и Востока. В капиталистических странах началась бешеная гонка вооружений.

После демобилизации в Красной Армии осталось меньше 600 тысяч бойцов. На вооружении было наследство мировой войны и трофея гражданской войны: обгоревшие трехлинейные винтовки, пулеметы «Максим», довоенные полевые трехдюймовые пушки, потрешанные танки «Виккерс» и «Рено». Все это требовало ремонта, замены, модернизации.

Эта работа была проведена во второй этап, второй период жизни Красной Армии — период реорганизации армии, известный под названием «военной реформы», про-

веденной по указанию партии товарищами М. В. Фрунзе и К. Е. Ворошиловым.

В январе 1924 года умер Ленин. Все заботы об укреплении обороноспособности страны, о превращении Красной Армии в армию передовую, первоклассную, сильнейшую в мире взял на себя верный ученик и соратник Ленина товарищ Сталин. У гроба любимого Ильича товарищ Сталин дал великую клятву высоко нести знамя ленинизма, с честью выполнять ленинские заветы.

«Ленин не раз указывал нам, — говорил товарищ Сталин, — что укрепление Красной армии и улучшение ее состояния является одной из важнейших задач нашей партии... Поклянемся же, товарищи, что мы не пошлём сил для того, чтобы укрепить нашу Красную армию, наш Красный флот».

Сталинская клятва была клятвой всей партии, всего советского народа. И народ под руководством партии Ленина — Сталина, не жалея сил, выполнил эту клятву.

На страх врагам Красная Армия росла и крепла каждодневно. Это был третий этап ее жизни, совпавший с выполнением сталинских пятилеток. Мощная социалистическая индустрия дала Красной Армии новейшую военную технику. Партия воспитала преданные делу коммунизма высококвалифицированные кадры бойцов, политработников и командиров, в совершенстве овладевших этой техникой. Партия большевиков очистила Красную Армию от просочившихся в ее ряды троцкистско-бухаринских, гамарниковских и иных предателей — шпионов иностранных разведок. Это еще более укрепило мощь Красной Армии. Армия советского народа стала непобедимой, сильнейшей в мире.

Только один ворошиловский залп стрелкового корпуса нашей армии обрушит на врага 78 932 килограмма разящего металла! Наши самолеты, управляемые сталинскими соколами, неуязвимы. Они летают со скоростью, далеко перевалившей за 500 км в час; они поднимаются выше чем на 15 000 метров! Искусный маневр, выдержка, стремительный натиск, штыковой удар красной пехоты губительны для врага. Наша конница совершает рейды по 120 километров в сутки! Качество советских танков и подвиги советских танкистов достаточно хорошо известны миру.

Мощь нашей армии иллюстрировалась последние годы не только цифрами, но и победами в жарких боевых схватках. В боях у озера Хасан, у реки Халхин-Гол Красная Армия увенчала себя неуязвимой славой, одержала решительные победы.

В сентябре 1939 года наша армия дала новый пример своей мощи и высокой боеспособности, в этот раз на полях бывшей панской Польши. 13 миллионов наших единокровных братьев — западных украинцев и западных белорусов были навсегда освобождены от гнета и насилия польских панов.

И сейчас весь мир снова может убедиться в силе и могуществе армии советского народа. Помогая трудовому финскому народу сбросить с себя иго ненавистной ему шайки англо-французских лакеев Маннергейма — Кааяндера, укрепляя морские рубежи СССР,

Красная Армия демонстрирует новые образцы героизма ее бойцов и командиров, показывает свою несокрушимую наступательную мощь.

Как советское государство является государством нового, ранее неизвестного в истории типа, так и его детище — Красная Армия — это армия нового типа, коренным образом отличающаяся от всех когда-либо существовавших и существующих в мире армий. В чем же заключаются эти отличия, эти особенности Красной Армии, составляющие источник ее силы и могущества?

«Первая и основная особенность нашей Красной Армии состоит в том, что она есть армия освобожденных рабочих и крестьян, она есть армия Октябрьской революции, армия диктатуры пролетариата... Наша армия есть армия освобождения трудящихся» (Сталин).

Красная Армия была создана Великой Октябрьской социалистической революцией, возникшей в результате этой революции диктатурой пролетариата. Руководимый партией Ленина — Сталина советский народ в тяжелых лишениях гражданской войны родил и выпестовал свое детище — Красную Армию для защиты своих октябрьских завоеваний. Руководство и воспитание Красной Армии народ доверил большевистской партии, мудрым вождям Ленину и Сталину. Народ выдвинул выдающихся полководцев Красной Армии — Фрунзе, Ворошилова, Буденного, Щаденко и др. Из гущи народа вышли легендарные герои Красной Армии — Чапаев, Щорс, Пархоменко, Котовский, Руднев, Лазо, Дундич, Железняков и многие другие. Народ, не жалея сил, помогал своей армии в общей борьбе против интервентов и белогвардейцев. Десятки, сотни тысяч партизан громили тыл врага, содействуя успехам красных войск на фронтах.

Красная Армия отвечала партии и народу беспредельной преданностью делу коммунизма. Создалось нерушимое единство армии и народа. Это единство явилось основой крепчайшего тыла Красной Армии; а без прочного, организованного тыла армия победить не может.

Сколько горячей материнской любви в простых словах письма 70-летней Татьяны Михайловны Сидорович к своему сыну — красноармейцу Анатолию!

«Милый мой сынок! Мой гордый красный сокол! Будь счастливым в победе над врагом. Не отдавай свою драгоценную жизнь задаром, бей со всей силой своей молодости врагов, нападающих на нашу дорогую родину и мечтающих нашему мирному труду. Шлю тебе свой горячий материнский привет. Служи честно родине».

Ближайшим резервом Красной Армии является Осоавиахим — массовая оборонная организация советского народа. Миллионы советских патриотов в аэроклубах, морских клубах, автошколах, пулеметных, стрелковых, гранатометных и других школах и кружках Осоавиахима готовят себя к делу защиты родины. Огромное значение имеет Осоавиахим в деле допризывной подготовки молодых граждан СССР, готовящихся к службе в Красной Армии.

«Нет ничего благородней, ничего почетней, чем право защищать с оружием в руках любимую отчизну! Каждый молодой патриот нашей родины стремится изучить военное дело, чтобы в нужный час стать на защиту наших рубежей», — пишут молодые рабочие автозавода имени Сталина, призывая будущих бойцов нашей страны достойно подготовиться к призыву 1940 года.

Выполнение Красной Армией заданий партии и правительства всегда сопровождается огромным подъемом всего народа. Грозным предупреждением врагу звучат слова одной из любимейших песен советского народа о том, что в нужную минуту не только Красная Армия, но

«Как один человек, весь советский народ
За свободную родину встанет...»

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

Царская Россия была тюрьмой народов. Царское правительство, чтобы отвлечь народы, населяющие Россию, от классовой борь-

бы, разжигало и культивировало национальную рознь. Царская армия воспитывалась в духе шовинизма, захватничества. Народы тогда ненавидели армию-усмирительницу, как теперь угнетенные народы мира ненавидят колониальные армии капитализма.

Многонациональную Красную Армию с первых же дней ее существования братски поддерживают трудящиеся всех национальностей, населяющих нашу страну. Да и как не поддерживать! Освобождая народы нашей страны от ига капитализма, Красная Армия с одинаковой доблестью и мужеством громила врагов на Украине и в Сибири, в Крыму и в Туркестане, в Белоруссии и в Закавказье.

Единой торжественной клятвой — военной присягой скреплены все бойцы, командиры, политработники многонациональной Красной Армии. На разных языках народов СССР одинаково торжественно звучат слова присяги:

«Я всегда готов по приказу Рабоче-Крестьянского правительства выступить на защиту моей родины — Союза Советских Социалистических Республик...»

На крепком замке все границы Советского Союза. Уверенные в несокрушимой мощи своей армии-освободительницы — Красной Армии, одинаково спокойно трудятся во славу родины металлист-русский и хлопкороб-узбек; шахтер-украинец и нефтяник-азербайджанец, скотовод-казах и виноградарь-татарин, коноплевод-белорус и охотник-якут.

В нерушимом морально-политическом единстве многонационального советского народа вокруг партии Ленина — Сталина источник могущества Красной Армии, залог побед страны социализма.

«Наконец, третья особенность Красной Армии. Состоит она в духе интернационализма, в чувствах интернационализма, проникающих всю нашу Красную Армию... поэтому она, наша армия, является армией мировой революции, армией рабочих всех стран» (Сталин).

Империалисты воспитывают свои армии в духе ненависти к другим народам, рабочим и крестьянам других стран. Это делается для того, чтобы превратить армию в слепое орудие захватнических империалистических войн, а солдат в послушных рабов войны, в пушечное мясо. В этом источник слабости империалистических армий. В них нет и не может быть источников героизма и могущества. Рано или поздно солдат поставит перед собой вопрос:

— За что? Во имя чего я иду в бой?..

И солдат найдет ответ на этот вопрос. Ответ будет губительным для империалистических армий и для самих империалистов.

Воспитанная в духе интернационализма Красная Армия выполняет интернациональные освободительные задачи. В истекшем году она протянула руку братской боевой помощи народу дружественной нам Монгольской Народной Республики, народам Западной Украины и Западной Бе-

лоруссии. Великую освободительную задачу выполняет Красная Армия и сейчас, братски помогая финскому народу свергнуть его кровавой банды Маннергейма — Каандера.

На крепостном валу в Гродно несколько могил. Здесь похоронены красноармейцы, павшие смертью храбрых в бою за освобождение Западной Белоруссии от гнета польских панов. Однажды к могилам пришли сотни людей. Здесь были поляки, белоруссы, евреи, русские. На траурном митинге выступил старик белорусс. Слезы текли по его морщинистым щекам, голое дрожало.

— Помните, товарищи, эти могилы, — говорил он. — Здесь лежат герои, отдавшие свою кровь, свою жизнь за нас, за наше счастье. Я своим детям и внукам скажу, чтобы они вечно помнили об этих героях.

«...Красная Армия, воспитанная в духе интернационализма, имеет бесчисленное количество друзей и союзников во всех частях мира, от Шанхая до Нью-Йорка, от Лондона до Калькутты» (Сталин).

Эти три особенности Красной Армии составляют источник ее силы и могущества, ее героизма и славы, основу ее непобедимости.

Спокоен советский народ. Он уверен в могуществе своей Красной Армии, своего Военно-Морского Флота. Под руководством большевистской партии и мудрого вождя народов товарища Сталина он твердо и непоколебимо идет по пути побед, к коммунизму.





Честь и слава героям



Советский народ-богатырь таит в себе неисчерпаемые запасы воли, мужества, энергии. Он рождает десятки, сотни, тысячи героев. Их выращивает славная большевистская партия, воспитывает великий Сталин. Отдавая служению народа свой талант и все свои силы, герои покрывают неуязвимой славой и свои имена, и родивший их народ, и воспитавшую их партию Ленина—Сталина.

С именем Сталина свершаются героические дела, с именем Сталина лучшие сыны народа становятся героями.

Красная Армия — армия героев. Это не случайно: Красная Армия — лучшая часть советского народа, стоящая на страже его счастья.

Крепкая обоюдная любовь связывает наш народ с его героями.

ИХ БЫЛО семеро в этой огромной стальной машине: командир танка Василий Груздев, механик-водитель Михаил Ларченко, артиллерист-снайпер Евгений Луппов, пулеметчики Михаил Лобастев и Борис Волк, воентехник Иван Коваль и радист Карает Симонян.

Сухопутный дрезднот грозно двигался сквозь лес вперед, к укрепленным позициям белофинов. Он прокладывал дорогу пехоте.

...Кончился лес. Впереди, за поляной, каменный вал — укрепленная противотанковая батарея врага.

— За родину! За Сталина! — гремит голос комсомольца Василия Груздева.

Танк мчится на врага. Пуля разбивает стекло смотровой щели: оно становится непрозрачным. Но Михаил Ларченко уверенно ведет танк на батарею.

Снаряд за снарядом направлял Евгений Луппов во вражеские укрепления. Ему помогали пулеметчики. Враг отвечал еще более жестоким артиллерийским огнем.

Один из снарядов разорвался у самого танка. Левая нога Ларченко раздроблена осколком. Танк остановился, но танкисты продолжали бой. Меткими выстрелами Ларченко уничтожил два орудия врага. Борис Волк выпрыгнул из танка с пулеметом, залег в снегу и открыл по белофиннам огонь. Иван Коваль хотел сделать то же самое. Но ранение в бровь заливаает его лицо кровью.

Истекая кровью, Ларченко беспрерывно подает снаряды Луппову. Лобастев заливаает шквальным пулеметным огнем позиции противника. Груздев наблюдает за полем боя и управляет огнем. Симонян передает по радио командования сообщения об обнаруженных огневых точках врага.

Снова взрыв. Падает раненый Лобастев. Осколком порван бензопровод. Бензин течет в танк.

— Живыми врагу не сдадимся! — кричит Василий Груздев.

— Огонь!

Танкисты поют «Интернационал». Луппов продолжает громить вражескую батарею. Последнее орудие уничтожено. Из

далека бьет шрапнелью вторая батарея, но стрелять по ней нельзя: бензин заливаает танк, он может вспыхнуть.

Танкисты под непрерывным огнем противника вылезают из машины. Они поджигают дымовые шашки. Это очень кстати. Из леса вырвался вал красной пехоты.

— За родину! За партию Ленина—Сталина! Ура!

Путь пехоте расчищен. Танкисты выполнили свою боевую задачу с честью.

* * *

На пути наступательного движения красных войск легла широкая река. Ее крутые берега дымилась под жестоким обстрелом белофинской артиллерии и пулеметов. Приказ понтонному батальону был краток.

— Пробриться к берегу и обеспечить переправу!

Было решено прорваться сквозь огненный коридор и навести мост под огнем.

Ринулась вперед колонна быстходных автомашин с переправочными средствами. Ее вел, управляя головной машиной, красноармеец-шофер Владимир Артюх.

Это был героический рейс под ураганным огнем. Вокруг рвались снаряды. Их осколки и пули стучали по бортам, по кабине. Но бесстрашный герой Владимир Артюх знал: нужно во что бы то ни стало пробриться к реке. От этого зависит успех наступления. И он выжимал из машины все, что мог. Машина неслась вперед с предельной скоростью. А за ней мчались десятки других.

Враг все усиливает огонь по колонне. Ближе и ближе оглушающие взрывы снарядов и гранат.

...Резкий, как молния, огонь и взрыв у самой дороги. Машину осыпало осколками гранаты и комьями земли. Отлетела фара. Неестественно хлопнул мотор. Машина стала.



Не обращая внимания на беснующийся вокруг огонь, вылез Артюх из кабины. Рванулся к мотору: в чем дело?

Мотор заглох от сильного взрыва. Завести недолго... Артюх сел в кабину. Колонна снова мчалась к реке.

Все это видели окопавшиеся за рекой белофинны. Они растерялись, на время прекратили огонь. Потом спохватились и вновь повели его с еще большей яростью. Но было поздно.

Советские машины были у реки. Понтонеры наводили мост. Наша артиллерия громко обнаружившие себя белофинские батареи.

Прошли минуты. По наведенному мосту устремилась через реку на врага красная пехота.

Батарея дальнобойных орудий, заняв огневой рубеж в лесу, вела огонь по долговременным огневым точкам белофиннов. Командир батареи Давид Маргулис корректировал огонь с наблюдательного пункта. Вдруг телефон принес сообщение, что батарея атакована более чем тремястами белофиннов. Маргулис бросился к батарее, на ходу увлекая за собой десяток разведчиков и связистов.

Враг попытался взять батарею лобовой атакой. Красноармейцы и командиры ружейно-пулеметным огнем отбили атаку. Тогда банда белофиннов разделилась на группы и окружила батарею со всех сторон. Кольцо сужалось.

— Сдавайтесь, красные, или мы вас уничтожим! — вопли на чистом русском языке продажные белогвардейцы.

Врагов было в пять раз больше. Они были вооружены пулеметами и автоматическими винтовками. Но красные бойцы решили принять бой, отстоять батарею и разгромить врага. Разгорелся неравный бой.

Белофинны предпринимали атаку за атакой. Но каждый раз эти атаки отбивались мужественными артиллеристами с огромными потерями для врага. Дальнобойные орудия в упор расстреливали бандитов.

...Ранен наводчик орудия, которым командует Г. Л. Лаптев. Но Лаптев не оставил орудия. Он сам подносил снаряды, заряжал орудие и вел огонь.

Белогвардейцы прорвались к складу боеприпасов и подожгли ящики со снарядами. Вот-вот они взлетят в воздух и уничтожат все вокруг. К ящикам бросается Маргулис. Осколок гранаты ранил его в ногу. Он ложится и командует:

— Лейтенант Гусев, потушить огонь!

Гусев и двое красноармейцев добираются до горящих ящиков и тушат огонь в снегу.

Бой продолжается. Он идет уже около трех часов. Ряды белофиннов редуют. Они уже не пытаются атаковать. Тогда поднимается Маргулис и увлекает за собой, в атаку, 30 бойцов. Гремит его победный клич:

— За родину! За Сталина! Вперед!

— Ура! — кричат бойцы и бесстрашно устремятся на врагов.

В это время подоспевает помощь. Капитан т. Холошко с группой бойцов атакует белофиннов с тыла. Враги не приняли штыкового боя. Они обращаются в бегство, оставив на поле боя 106 убитых и много раненых.

Можно привести десятки, сотни боевых эпизодов, рассказывающих о героизме бойцов и командиров Красной Армии на фронте боев с белофиннами. И не только на этом фронте... Множеством не менее ярких эпизодов были заполнены героические дни недавних отпорных боев в районе озера Хасан и у реки Халхын-Гол.

...Это было в прошлом году. Свора врагов пыталась отыскать и разбомбить наши летные площадки. Вот сверху снова появился вражеский самолет-разведчик. Через несколько минут командир истребителей Григорий Кравченко во главе группы своих боевых друзей поднялся в воздух. Вдруг из облаков вырвалась стая вражеских бомбардировщиков. Их было десятка три. Сопровождав-

ших их истребителей было не меньше.

Мгновенно Кравченко принимает решение: вступить в бой, выиграть время, пока с земли поднимаются свои. И он ведет свою пятерку в самую гущу неприятельских самолетов.

Разгорелся жаркий бой. Один за другим воспламеняются и камнем идут вниз вражеские машины.

Один самолет противника отделился от всех и пошел к нашей летной площадке. Он указывает путь другим. Кравченко атакует его, сбивает с направления и, обратив в бегство, преследует. Как ни старался враг уйти, не удалось. Кравченко настиг его у самой земли и сбил меткой пулеметной очередью.

Стал набирать высоту... И вдруг увидел, что сверху, прямо на него пикирует целое звено самолетов противника.

...Полный газ. Завыл мотор, вынес из-под удара и внезапно смолк. Кончился бензин. Кравченко выпустил шасси, сел на широкую голую равнину, адал от своих...

Вражеский налет был отбит. Но Кравченко на аэродром не вернулся. Прошел день, второй, третий... Против его фамилии в списке части стояло: погиб. Но товарищи не верили этому, знали, что он вернется.

И он вернулся, пройдя пешком больше 200 километров. А через несколько дней он привел и свой самолет.

Таких героев наша страна имеет много. Их ряды, ряды героев Советского Союза растут с каждым днем. Это достойные продолжатели героев гражданской войны 1918—1922 гг.

Слава героям советского народа!

Слава родившему их народу!

Слава воспитавшему их великому Сталину!





ГЕРОИ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ



Никогда не померкнут в памяти нашего великого народа славные годы гражданской войны, никогда не забудет наш народ коммунистов, комсомольцев, беспартийных рабочих и крестьян-бойцов, командиров и комиссаров Красной Армии, отдававших беззаветно свои жизни для того, чтобы цвело счастье на родной земле. Никогда не забудет наш народ имен героев гражданской войны: Чапаева, Пархоменко, Щорса, Котовского, Дундича, Железнякова, Лазо и многих, многих других, покрывших себя вечной славой в борьбе за коммунизм.

Боевой соратник товарища Ворошилова

В 1904 ГОДУ 18-летний юноша Александр Пархоменко под влиянием горячих речей луганского слесаря Клима Ворошилова вступил в партию большевиков и посвятил всю свою жизнь делу революции.

За революционную работу суд приговаривает Пархоменко к тюремному заключению. Но ни аресты, ни тюрьмы не сломили воли революционера. Он продолжает бороться за победу рабочего класса.

Трудно переоценить все героические подвиги этого необыкновенного человека. История навек сохранит рассказ о том, как луганские пролетарии двинулись на защиту Царицына. В этом походе Пархоменко шел вместе с Ворошиловым.

Грянули громовые октябрьские дни. Тов. Ворошилов уехал в Петроград, поручив своему верному ученику всю военную работу в Луганске.

В 1919 году на родной Украине он разоружает оккупантов, громит григорьевские и мак-

сютинские банды, обороняет Харьков от денкишцев.

Особенно развернулось мастерство талантливого полководца Пархоменко в 1920 году на польском фронте. Он был назначен начальником 14-й дивизии Первой конной армии. Его дивизия прорвала фронт белополяков, заставила хвастливых азов бежать к Варшаве.

Жестокий тиф скрутил начальника. Но он не сдавал командования. Нет сил ехать на коне, он садится в тачанку и на ней мчится со своими полками.

В июле дивизия Пархоменко выбила белополяков из крепости Дубно и, форсировав реку Буг, продолжала преследование противника.

Кипел горячий бой. Как и всегда, в самой гуще боя дрался Пархоменко. Вдруг он заметил, что поляки начали теснить один из его полков и бойцы начали отступать.

Яростно бросился Пархоменко к своим бойцам.

— Стой! — кричал он. — Назад! Полк остановился. Встали и белополяки.

Минуту подумав, Пархоменко с обваженным клинком кинулся на офицера и на глазах двух полков началась дуэль не на жизнь, а на смерть. Вот польский офицер ранил Пархоменко. Льет из раны горячая кровь. Но и полку не пощастливилось. Тяжелый удар валит его с лошади. Увлеченные примером своего любимого командира бойцы ликующей атакой смели вражеский полк.

Осенью 1920 года дивизия Пархоменко в составе Первой конной армии барона Врангеля, занимает Симферополь, отважно бьется с махновцами.

В одном из последних боев с махновцами героической смертью погиб начальник Пархоменко.

«Жизнь его была прекрасной сказкой, символом величия пролетарского духа», — сказал о нем, о своем боевом соратнике, Климент Ефремович Ворошилов.

Легендарный начдив

На Урале, в Заволжье и по всей нашей земле громом прогремело и запомнилось навсегда славное имя — Василий Иванович Чапаев.

Осенью 1917 года он пришел к секретарю Николаевского комитета большевистской партии, и с той поры его судьба была неразрывно связана с жизнью боевых полков Красной Армии, с коммунистической партией.

Безудержная храбрость, смелость и упорство Василия Чапаева скоро сделали его одним из любимейших командиров революционных полков.

— Чапай с нами! Держись, враг! Чапай приехал! — так говорили бойцы о своем командире. Уверенно шли они в бой под его водительством и побеждали.



В 1919 году Василию Ивановичу Чапаеву было поручено командование 25-й дивизией. Много славных страниц в книгу побед Красной Армии вписали чапаевцы.

За несколько дней чапаевцы полностью уничтожили две колчаковские дивизии, прорвали колчаковский фронт.

Штаб 25-й дивизии во главе с В. И. Чапаевым разместился в Лбищенске. Белоказаки решили тайно окружить его и уничтожить. Черному делу помогли предатели, пробравшиеся в штаб чапаевской дивизии. Ими оказались летчики из авиаотряда штаба. Они скрыли от Чапаева приближение белоказачьего кавалерийского корпуса. Ночью с 4 на 5 сентября белоказаки ворвались в Лбищенск.

Закипел горячий бой. Отчаянно бились чапаевцы. Но все теснее сжимается вражеское кольцо. Падают бойцы. Тяжело раненный Чапаев отдает приказание отступить к реке. Вот и река. Плынут бойцы. А по воде свистят пули. Это белоказаки обстреливают отступающих. Плывет и Василий Иванович. Да только покидают его последние силы. Скрылась его голова под водой. Затем показалась на миг и опять пропала.

Так и похоронили холодные воды реки Урала любимого народного героя Василия Ивановича Чапаева.

Командир сибирских партизан

Студент Сергей Лазо сразу же после объявления империалистической войны был мобилизован и направлен в военное училище. А затем прапорщик Лазо командует в Красноярск.

Солдаты, попавшие к нему под начало, быстро полюбили своего молодого командира. Он задумчиво беседовал с ними, говорил о войне, о тех бедствиях, которые она несет трудовому народу.

Когда в Сибири узнали, что пала монархия, Лазо первым привел свою роту к Красноярскому совету, стал на службу революции.

И пошла горячие дни.

Сергей Лазо назначен командующим войсками забайкальского фронта. Под его руководством подавляются многочислен-



В. И. Чапаев

Рисунок художника В. Васильева

ные контрреволюционные мятежи в городах Сибири. Он упорно борется с бандами атамана Семенова.

Разбиты семеновские банды, но с востока надвигаются новые полки. Идут японцы. От Урала наступают мятежные чехи. Восточная Сибирь, Забайкалье и Дальний Восток отрезаны от Советской России. Это было в августе 1918 года.

Предстояла тяжелая неравная борьба, которая могла принести только поражение. Об открытом бое нельзя было и думать, так как силы противника во много раз превосходили силы красных отрядов. Это поняли Сергей Лазо и все большевики и командиры. Было решено перейти к партизанской борьбе. Коммунистическая организация также ушла в подполье.

Крестьяне снабжали партизан продовольствием. Под знамена Лазо шли все новые и новые добровольцы — сибирские крестьяне.

Во Владивостоке партийная организация готовила восстание

против интервентов. Заканчивались последние приготовления. На острове Русском в это время находилась большая офицерская школа. В ней было 2000 человек, отлично вооруженных пулеметами и орудиями. И вот к ним, белогвардейцам, явился однажды безоружный человек и сказал:

— Я послан к вам большевиками.

С изумлением и злобой смотрели на него белогвардейцы. А он, выждав минуту, заговорил:

— Вы за кого? Русские люди, молодежь русская, за кого вы? Вот я пришел к вам один, безоружный, вы можете взять меня заложником... убить можете... но этот чудесный русский город — последний на вашей дороге! Вам некуда отступать: дальше чужая земля... и солнце чужое... Мы русскую душу не продавали пограничным кабакам, мы ее не меняли на золото и заморские пушки... Мы не пьемными, мы собственными руками защищали нашу землю, родину против иноземного нашествия! За эту русскую землю, на которой я сейчас стою, мы умрем, но не отдадим ее никому!

Огненное слово большевика Лазо, его горячая патриотическая речь сделали свое дело. В тот день большинство офицеров перешло на сторону борцов за революцию.

Весной 1920 года тов. Лазо был арестован интервентами вместе с группой борцов-революционеров.

Не удалось владивостокским пролетариям спасти своего руководителя. Лазо и два его боевых соратника — Луцкий и Сибирцев исчезли бесследно.

И только много, много лет спустя стало известно, что Сергей Лазо и его товарищи были зверски замучены белогвардейскими палачами и сожжены в паровозной топке.

Светлая память о Сергее Лазо навсегда останется в сердцах сибирских партизан, в сердцах русского народа.



Украинский народный герой

«Наш дядька Микола» — так любовно называли партизаны Николая Шорса. И ни командира, ни подчиненных не смущало, что шел «дядьке» всего 23-й год и был он моложе почти всех своих подчиненных.

Молодой Шорс сразу же стал одним из виднейших на Украине организаторов борьбы с врагами народа.

Набрав больше трехсот человек, Шорс начал дерзкие налеты на войска оккупантов, задерживая их наступление на Новомильков. Он проникал во вражеский тыл и расстреливал врага, не давая ему опомниться.

В ноябре 1918 года Революционный Совет Украины, созданный под руководством товарища Сталина, назначил Шорса командиром бригады Первой украинской советской дивизии, борющейся с петлюровцами, засевшими в Киеве.

Наступление бригады Шорса принесло тяжелый урон войскам противника. С невиданной отвагой шорсовцы били врага и с флангов, и с тыла. Сам Шорс во главе батальона богунцев мчался в метель на санях в тыл отступающих петлюровцев. И враги славились, бросая оружие.



Шорс в бою под Черниговом
С картины художника Савицкого

Отвага Шорса не знала предела. Однажды, отдав приказ богунцам атаковать село, занятое врагом, Шорс забрал ручной пулемет и поскакал куда-то вместе со своим ординарцем. И в тот момент, когда под покровом ночи богунцы бросились на врага, в тылу у петлюровцев началась паника и смятение. Это Шорс, пробравшийся в тыл, открыл по петлюровцам жестокий огонь из пулемета. Враг был сметан и разбит.

30 августа 1919 года Николай Шорс отправился на передовые позиции самого опасного участка, в деревню Белошицу. У окопов он разговаривал и шутил с бойцами. Здесь и постигла его смерть. Пуля врага пробила голову Шорса.

Герой-революционер прожил недолгую, но славную жизнь.

Скромнейший среди храбрых

«Я знал товарища Котовского, как примерного партийца, опытного военного организатора и искусного командира. Я особенно хорошо помню его на польском фронте в 1920 году, когда Буденный прорывался к Житомиру в тылу польской армии, а Котовский вел свою кавбригаду на отчаянно смелые налеты на киевскую армию поляков. Он был грозой поляков, ибо он умел «крошить» их, как никто, как говорили тогда красноармейцы.

Храбрый среди скромных наших командиров и скромнейший среди храбрых — таким горю и товарища Котовского.

Вечная ему память и слава! — так писал Иосиф Виссарионович Сталин в феврале 1926 года.

В партию большевиков Котовский вступил в 1920 году в Жмеринке, в дни самых жестоких боев с поляками. И с тех пор до последних своих дней вел большую партийную работу.

Безудержно храбрый, отважный командир Котовский в бою не падал своей жизни. Только бы победить врага, только бы прогнать его с родной земли!

Бригада Котовского получила задание прикрыть отступление частей южной группы войск, шедших на соединение с частями Красной Армии, сражавшимися



Г. И. Котовский
С картины художника С. Проценко

на севере. Самоотверженно выполняя приказ, бригада была отрезана петлюровцами от красных частей и попала в мешок.

Пробивались к своим в исключительно трудных условиях. Уже несколько часов длился кровопролитный бой. Хорошо замаскированная огневая точка противника косила ряды красных бойцов. Батарея котовцев не могла ее нащупать и сбить. И вот тогда Григорий Иванович решился на отчаянное дело. С маленькой группой таких же, как он, беззаветных храбрецов Котовский задумал разбить гайдамацкую батарею.

Обходным путем смельчаки двинулись к батарее противника.

Заметив котовцев, петлюровцы открыли по ним жестокий огонь. Под градом пуль котовцы подскочили к батарее, забросали ее гранатами и тут же вихрем унеслись к своим частям.

Лишенные поддержки батареи гайдамаки не смогли противостоять натиску красных частей и были разбиты.

Погиб Котовский в 1925 году от руки наемного убийцы, посланного врагами революции, люто ненавидевших верного сына родины, преданного борца за социализм.

СЕРГО ОРДЖОНИКИДЗЕ

В ЕЛИКИМИ вождями коммунизма Лениным и Сталиным воспитана и взращена плеяда талантливых учеников-последователей, скромных, до конца преданных делу революции людей.

Почетное место среди сталинских соратников занимал Серго Орджоникидзе — любимец партии и рабочего класса. Больше 30 лет упорной борьбы — вот жизненный путь непримиримого большевика Григория Константиновича Орджоникидзе.

Где только не работал Серго, выполняя директивы партии, указания Ленина и Сталина! В суровых условиях подпольной партийной жизни, на фронтах гражданской войны, в горячих боях за единство партии, за чистоту ее рядов, на строительстве социалистической промышленности — в каждом деле, порученном ему партией и народом, проявлял пламенный Серго блестящее мастерство большевика — организатора и руководителя, талант полководца, кристальную чистоту и принципиальность верного ленинца.

Имя Серго Орджоникидзе, боевого полководца, знают и помнят бойцы и командиры, участники гражданской войны.

В начале 1918 г. Серго Орджоникидзе был назначен чрезвычайным комиссаром района Украины. Он выполнял ответственное поручение Ленина и Сталина — эвакуировал в глубь страны продовольственные запасы и военное снаряжение.

В декабре 1918 г. белая армия Деникина все ближе и ближе подходила к границам Терской области. Совместно с интервентами и кубанской контрреволюцией она обрушилась на XI Красную Армию. Без патронов, без снарядов XI армия отрезана от Советской России. В это тяжелое время Серго неутомим. Он на самых тревожных, самых опасных участках фронта.

24 января 1919 г. Серго Орджоникидзе в телеграмме Ленину пишет: «Нет снарядов и патронов. Нет денег... Шесть месяцев ведем войну, покупаем патроны по пяти рублей. Владимир Ильич, сообщая Вам об этом (подробности почтой), заверяю, что мы все погибнем в неравном бою, но чести своей не опозорим бегст-



Г. К. Орджоникидзе (1886—1937 гг.)

вом. Среди рабочих Грозного, Владикавказа непоколебимое решение сражаться и не уходить. Симпатии горских народов на нашей стороне.

Дорогой Владимир Ильич, в момент смертельной опасности шлем Вам привет и ждем Вашей помощи. Орджоникидзе».

В конце января деникинские полки окружили Владикавказ. Семь дней длились кровопролитные бои. Отряды Красной Армии и рабочие батальоны, руководимые Серго, стойко и мужественно защищали осажденный город.

В июле 1919 г. Орджоникидзе назначается членом Реввоенсо-

вета XVI армии Западного фронта.

Три месяца пробыл Серго Орджоникидзе на Западном фронте. Затем его перебрасывают на Южный фронт, важнейший в то время участок борьбы. Сюда по распоряжению товарища Сталина он приходит с Западного фронта латышскую дивизию. Уже 20 октября красные части, во главе которых был Серго Орджоникидзе, с боем занимают Орел.

Наступил 1920 год. Постановлением ЦК РКП(б) Серго Орджоникидзе назначается председателем Партийного бюро по восстановлению советской власти на Северном Кавказе.

Свергнуто муссаватистское правительство. 30 апреля Орджоникидзе вместе с Кировым прибыли в освобожденный Баку.

Роль тов. Орджоникидзе в борьбе за советский Азербайджан кратко, но исчерпывающе оценена товарищем Сталиным на приеме азербайджанской делегации 21 января 1936 г. Когда на трибуне появился тов. Орджоникидзе, Иосиф Виссарионович приветствовал его словами: «Привет освободителю Азербайджана! Он первый вошел в Азербайджан!»

25 февраля 1921 г. столица Грузии стала советской. Радостно и гордо звучали слова телеграммы, отправленной Орджоникидзе Ленину и Сталину: «Реет над Тифлисом красное знамя советской власти. Да здравствует советская Грузия!»

В историю СССР Серго Орджоникидзе войдет как лучший представитель ленинско-сталинской гвардии, как ближайший соратник великого Сталина, неутомимый борец за создание социалистической промышленности, инициатор и руководитель стхановского движения.

Никогда не забудется героическая жизнь Григория Константиновича Орджоникидзе, никогда не потеряет его имя и слава.



Осоавиахимовцы ЗАВОДА имени СТАЛИНА

ИЛЬЯ БАРУ

СОБРАНИЕ В АВТОМОТОКЛУБЕ

В КЛАССЕ было шумно. Перерыв между занятиями учащиеся автомотоклуба использовали весьма продуктивно. Они спорили, наперебой засыпали преподавателя вопросами, осматривали части машины, экзаменовали друг друга.

Внезапно в классе вошло несколько человек. Стало тихо.

— Товарищи, — сказал начальник учебной части школы тов. Попов, — нам нужно сегодня принять обращение призванников нашего завода ко всем призванникам столицы. По этому вопросу слово имеет председатель заводского совета Осоавиахимма тов. Дмитриев.

Тов. Дмитриев подождал, пока пройдет возбуждение, вызванное словами тов. Попова, и рассказал учащимся о предстоящем призыве. Он коротко охарактеризовал значение в современной армии авто-моточастей, привел интересные примеры действия этих частей в боях под Львовом и Гродно. Он говорил о том, как любит советский народ свою армию, как старательно готовят он лучших своих сынов к военной службе. Он сделал маленький экскурс в историю, напомнил халасинские бои, сражения на Монгольской границе, героический марш Красной Армии по югу Западной Украины и Западной Белоруссии, рассказал о том, с каким упорством, с какой волей к победе в зиную стужу мужеством деруется на свободу финляндского народа части Ленинградского военного округа.

— Вы, — закончил тов. Дмитриев, — будущие представители этого рода войск. Здесь, в школе, вы получаете первые необходимые знания, чтобы затем в частях детально изучить военную технику. Сегодня мы принимаем текст обращения наших призванников ко всем призванникам нашей столицы. Я сейчас прочту текст.

После тов. Дмитриева выступали учащиеся школы.

— Мы — рабочие завода, рождающего советские автомобили, — сказал комсомолец-призывник Федор Толмачев, — и поэтому мы обязаны уже сейчас знать свою машину в совершенстве, чтобы затем в Красной Армии умело владеть машиной в бое-

вых условиях. А для этого мы должны заниматься только на «отлично» и «хорошо».

— Вот это обязательство я и предлагаю записать в обращении. На «отлично» и «хорошо»!

— Запишем, — сказал тов. Дмитриев.

...Предложений и добавлений было много. А потом к столу один за другим стали подходить учащиеся школы, призванники, будущие бойцы — водители боевых машин. И подписи вырастали под обращением.

Через несколько дней обращение было опубликовано в московских газетах. Это было в середине января.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Упорно работал, готовится молодежь автомобильного завода имени Сталина к службе в Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Призывники приобретают оборонные специальности: они пилоты, снайперы, пулеметчики, водители автомобилей и мотоциклов.

Заводской авто-мотоклуб готовят отличное пополнение для механизированных частей РККА. Ежегодно в армию уходит сотни шоферов-любителей, мотоциклистов. Вспомним краткую историю этого авто-мотоклуба.

Год 1936. Клуб организуется в марте. К концу года подводится первые итоги: подготовлено 130 автоводителей. Но... сдали экзамены и получи-

ли права шофера только 45 человек. Остальные отсеялись по время учебы или попросту не выдержали испытаний.

Год 1937. Клуб готовит автоводителей, шоферов-любителей с разных предприятий. Своих заводских подготовили только 60 человек.

Год 1938. Заводской клуб работает совместно с Центральным авто-мотоклубом СССР. Подготовили свыше 300 человек.

1939 год был переломным. Автомотоклуб завода имени Сталина впервые оформился самостоятельно, получил свой бюджет. 207 человек, из них 48 допризывников, сдали экзамены и получили права шоферов-любителей. Впервые за все время существования клуба было подготовлено 48 мотоциклистов.



Ф. Бирюков — староста группы

Фото М. Прехнера



Отличник учебы Ф. Толмачев

Фото М. Прехнера

Такова история.

Это история в цифрах. Можно было бы дополнительно рассказать о призванниках — водителях автомашин, подготовленных в клубе, о людях, ушедших в армию с оборонной специальностью, об их благодарственных письмах в клуб.

Все это — итоги большой плодотворной работы клуба, его преподавателей и учащихся, работы коллектива, живущего одной мыслью — помочь любимой Красной Армии пополнить ее ряды грамотной и хорошо обученной молодежью.

РАДИО, ПЕЧАТЬ, ЖИВОЕ СЛОВО

Когда замоли гудок, возвращавший перерыв на обед, в цех ворвался гулкий рокот репродуктора: «Внимание! Говорит радиоузел автозавода имени Сталина! Товарищи! Продолжается прием желающих обучаться в авто-мото клубе завода. Клуб без отрыва от производства готовит шоферов-любителей и водителей мотоциклов. Товарищи допризывники! Помните, что в этом году вы идете в армию! Поступайте на учебу в клуб, там вы приобретете оборонную специальность!»



Отличник учебы В. Ливенский
Фото М. Прокшера

Голос из эфира услышал слесарь инструментального цеха призывник Вирюков. Он сказал своим товарищам: «Робята! Дело хорошее. Стану шофером, может возьмут в бронетанковые части».

В тот же день Вирюков пошел в совет Осоавиахимы. А через несколько дней он уже учился в клубе.

Авто-мото клуб завода имени Сталина проводит разнообразную работу, чтобы привлечь к занятиям молодежь завода, особенно призывников. Опыт этой работы заслуживает всестороннего внимания.

Помимо радио, используется печать. В заводской многообразно «Догнать и перегнать» часто печат-



Отличник учебы В. Пшенинников
Фото М. Прокшера

туются статьи и заметки о работе клуба. Объявления о приеме на курсы размещаются по всем цехам.

Часто вопрос о приеме в авто-мотошколу, о работе с призывниками обсуждается на совместных заседаниях комитета ВЛКСМ и совета Осоавиахимы.

Немалую помощь оказывают комсорги и физорги цехов. Так, физорг тов. Ильина, помимо того, что много содействовала организации приема в школу, и сейчас, когда уже регулярно идут занятия, часто заходит в клуб, интересуется посещаемостью, дисциплиной, отметками своих товарищей по цеху.

Авто-мото клуб пользуется на заводе большой популярностью. Этой популярностью во многом клуб обязан живому слову самих учащихся, которые часто рассказывают своим товарищам о своей учебе.

А рассказывать есть о чем. Можно рассказать не только об изучении теории автомобиля, о практической езде, но и о любимом предмете — спецкурсе. В этот спецкурс ходят такие обязательные предметы, как топография, дегазация местности, маскировка в условиях леса, гор, степи и т. д. Таким образом, уже в авто-мото клубе призывник-участник получает необходимые элементы военных знаний.

ЛОМОНОСОВ, СИРОТКИН и ДРУГИЕ

Раскройте журнал с отметками учащихся по теории автодела, там вы увидите, что большинство отметок «хорошо» и «отлично». Вот призывник Ломоносов. Против его фамилии в журнале написано «отлично». Вот другие: Сироткин, Чернышев, Когогов — все они заслужили оценку «хорошо».

— Замечательные ребята! — говорит о них тов. Попов. — Просто интересно наблюдать за ними на занятиях. С какой жадностью, с какой любознательностью овладевают они знаниями, как настойчиво, до мелочей выспрашивают преподавателя о разных «тонкостях» в устройстве автомобиля. Многие из них уже отлично усвоили практику управления машиной. Сначала им было трудно, конечно, но теперь... Возьмите хотя бы Сироткина. Да, Сироткину было трудно сначала. Когда он впервые сел за руль, перевел рычаг и машина двинулась с места, ему стало немного страшно. Машина, как на зло, лежала на тумбы, на урны, на проходивших людей. Так продолжалось два-три дня. Но потом появилась уверенность в руках, движения перестали быть судорожными.

Сейчас в авто-мото клубе регулярно занимается группа в 50 человек. Помимо основных дисциплин, призывники в клубе сдают нормы на 4 оборонных звания. Почти ежедневно после занятий молодежь отправляется в тир, который находится тут же в клубе, и оттуда можно услышать, частый треск выстрелов. Будущие бойцы — водители автомобилей и мотоциклов становятся воиловскими стрелками.

...В этом году много призывников завода должны уйти в ряды Красной Армии шоферами и мотоциклистами. Большинство из них окончат учебу на «хорошо» и «отлично». Поручкой этому служат хорошая, честная работа преподавателей, работа всего коллектива завода и комсомольское обещание самих учащихся



Слева — курсанты В. Печонкин, В. Пшенинников и Крыганов знакомятся с тормозным барабаном. В середине — на уроке по теории автодела в авто-мото клубе завода имени Сталина. Ведет занятия преподаватель т. Лецинский. Справа — изучают двигатель ГАЗ-АА

Фото М. Прокшера

Автоперевозки войск и грузов

Майор И. ЧАБРОВ

АВТОМОБИЛЬ для перевозки войск и грузов применялся еще задолго до империалистической войны 1914 г. История знает попытки применения автомобилей для нужд армии в период русско-японской войны 1904—1905 гг., но эти попытки были единичны.

Первое боевое крещение автотранспорт получил в Триполитанской кампании, где в автоперевозках войск и грузов принимало участие несколько сот автомобилей различных типов и марок. Несмотря на слабую подготовку кадров шоферов-механиков и плохую организацию службы восстановления и ремонта, автотранспорт в Триполитанской кампании успешно применялся как средство транспортировки войск и армейского груза.

Следует указать, что первые автоперевозки охватывали только перевозку людей с легким вооружением, да и то в пределах до 100 км. Обоз, артиллерия и даже кухни следовали походным порядком. Только к началу 1917 г. автоперевозки стали охватывать войсковые части полностью с обозами и вооружением.

До начала войны 1914 г. основным видом армейского транспорта являлся грузовой транспорт с конной тягой. Он имел крайне ограниченную скорость, едва доходившую до 4—5 км/час, что безусловно плохо отражалось на маневренности и боевой деятельности войск.

В период первой империалистической войны автомобильный транспорт в деле обеспечения боевой деятельности войск сыграл историческую роль. Достаточно указать, что встречными перевозками только одного французского военно-автомобильного транспорта с августа 1914 г. по ноябрь 1918 г. было перевезено: войск 23 348 979 человек, раненых 10 000 000 человек, разного груза 30 570 703 т. Для этих перевозок потребовалось бы 8 000 000 железнодорожных вагонов!

Таким образом, империалистическая война послужила причиной быстрого роста автомобильного транспорта и создала основы тактики автомобильных частей.

Основные свойства современного автотранспорта

К положительным свойствам современного автотранспорта относятся:

1. Скорость. Автоколонна при перевозке войск и грузов в состоянии развивать скорость движения до 20 км/час, тогда как гужевой транспорт дает скорость не свыше 5 км в час.

2. Высокая грузоподъемность. Грузоподъемность повозки гужевого

транспорта не превышает 0,5 т, тогда как грузоподъемность современной автомашины достигает 5—7 т.

3. Маневренность. Современный военный автотранспорт укомплектовывается в основном машинами повышенной проходимости, двухосные же машины снабжаются рядом приспособлений для повышения проходимости. Этим достигается снижение зависимости движения от дорог и их состояния.

4. Сокращение глубины походной колонны. При перевозках войск и грузов на автомашинах (или тракторах) глубина походной колонны сокращается в 4—5 раз, так как одна грузовая автомашина в состоянии поднять груз в 5—10 раз больше, чем повозка гужевого транспорта.

5. Боевая готовность перевозимых войск. Вследствие того что войска перевозятся с сохранением порядка, необходимого для дальнейшего боя, они сохраняют свою боевую готовность и в любой момент в состоянии вступить в бой.

6. Сохранение силы личного состава. Передвижение войск походным порядком требует большой затраты энергии войск, совершающих марш. При прибытии на место назначения войска, совершавшие марш походным порядком, нуждаются в продолжительном отдыхе. Войска же, перебросенные в пункты назначения автомобилями, способны после небольшого отдыха вступить в бой.

7. Сокращение состава нестроевых команд. С введением автотранспорта сокращается значительный штат личного состава, обслуживающий гужевой транспорт. Это дает возможность увеличения боевого состава части и сокращения материальные затраты.

8. Экономичность. Содержание автомобильного транспорта (при учете эффективности его работы) значительно дешевле гужевого транспорта.

Кроме этого, автомобильная колонна имеет преимущество и перед железнодорожным поездом. Неспособность одной автомашины не может задержать движения всей автоколон-

ны, тогда как при неисправности одного вагона неизбежна остановка всего состава железнодорожного поезда.

Организация автомобильных частей и соединений¹

Основными данными для определения штатного состава автомобильной или тракторной части должен служить штат войсковой части. По нему и производится определение потребности в транспортных средствах.

Кроме средств перевозки личного состава и вооружения, авточасть должна иметь средства для ведения рекогносцировки, подготовки маршрута, служб регулирования и управления. Для ведения службы охранения в состав авточасти следует ввести легкие бронемашин и разведывательные танки. Следовательно, в авточасти, кроме «строевых» транспортных машин, должны быть подразделения регулирования, бронемашин, связи, саперной, технического, военно-санитарного и хозяйственного обслуживания.

Самым малым автомобильным подразделением, способным вести самостоятельную работу, почти во всех европейских армиях является автомобильный взвод, состоящий из 20—25 автомашин.

Как правило, несколько взводов составляют автороту, в состав которой (если рота работает самостоятельно) рекомендуется включать подразделения управления, разведки, регулирования и боевого обеспечения.

Из нескольких автомобильных рот, подразделений управления, разведки, регулирования и боевого обеспечения составляется автобатальон. В некоторых армиях автобатальоны сводятся в автотранспортные полки и бригады.

В зависимости от состава и задач автомобильные части подразделяются на специальные и универсальные.

К первым относятся автомобильные полки и бригады, предназначенные для оперативных перевозок крупных войсковых соединений. В состав автомобильных частей включаются саперно-маскировочные, восстановительно-дорожные и артиллерийские подразделения.

Лучшим средством разведки для автомобильных частей являются броневые автомобили и танкетки-амфибии.

Автотранспортные части на время автоперевозок находятся в распоряжении штаба общевойсковой (перевозимого) соединения.

¹ Ж. Деле — тактика автомобильных перевозок. Над. Военотранспортной академии. 1933 г.



ОСМОТР

Инж. Г. КРАМАРЕНКО

Основными причинами неисправности автомобиля в процессе эксплуатации являются: естественный износ, поломки, авария и разрегулировка механизмов.

Износ деталей механизмов автомобиля может быть **естественным** и **преждевременным**. Естественный износ зависит от качества материала, из которого изготовлена деталь, от конструктивной формы ее и условий работы с сопряженными деталями. Преждевременный износ, помимо указанных выше факторов, зависит в первую очередь от качества технического обслуживания автомобиля.

Несоблюдение элементарных правил ухода за автомобилем, а именно, несвоевременная и недоброкачественная смазка сопряжений, трущихся деталей, несвоевременная подтяжка креплений, разрегулировка механизмов, приводит к быстрому износу деталей, уменьшению срока их службы, расстройству автомобиля в целом.

Чтобы избежать этого, автохозяйства должны уделять максимум внимания техническому обслуживанию и в частности периодическому техническому осмотру автомобиля.

Под техническим осмотром мы подразумеваем не только собственно «осмотр» или выявление технического состояния автомобиля, но и выполнение ряда работ профилактического порядка: крепление болтовых и винтовых соединений, регулировку, проверку и устранение мелких дефектов в системе электрооборудования, проверку состояния шин и проведение мероприятий, обеспечивающих их нормальную работу.

Практика эксплуатации автомобилей в различных дорожных условиях и систематическое наблюдение за их техническим состоянием показывают, что различные узлы и детали автомобиля нуждаются в профилактическом воздействии через разные сроки.

Технический осмотр производится в зависимости от километража пробега автомобиля. Например, для автомобиля ГАЗ-М-1 на основании накопленного опыта эксплуатации и исследования рационального режима обслуживания установлен технический осмотр через 400 км пробега.

При установлении режима обслуживания можно пользоваться для

ориентации следующими данными о периодичности осмотровых операций: автобусы — через 250—350 км, легковые автомобили — через 400—600 км, грузовые автомобили — через 250—400 км.

Содержание работ по техническому осмотру зависит не только от километража пробега, но и главным образом от конструкции, типа автомобиля и условий его эксплуатации. Однако существует ряд работ, которые являются общими для всех марок соответствующих типов автомобилей, и они определяют необходимые способы их производства и характер оборудования.

Все работы, относящиеся к техническому осмотру, можно подразделить на крепежные, регулировочные, электротехнические и шинные.

КРЕПЕЖНЫЕ РАБОТЫ

Крепежные работы включают в осмотр внешнего состояния болтовых и винтовых соединений, как то: болтов, гаек, шайб, шплинтов, пробок, прокладок и т. д., в подтяжке соединений, в постановке новых деталей винтовых соединений взамен утерянных или износившихся (сорвана или забита резьба, обмяты грани под обхват ключа).

В качестве примера мы приводим ниже перечень наиболее часто производимых крепежных работ.

Двигатель. Подтянуть болты крепления передней и задней опоры и рамы. Последствия неисправности — смещение двигателя, отрыв крепящих болтов.

Подтянуть крепление всасывающей и выхлопной трубы. Последствия неисправности — пропуск воздуха во фланцевом соединении всасывающей трубы, что обедняет рабочую смесь и понижает мощность двигателя; трещина и поломка трубы.

Проверить и подтянуть крепление карбюратора к всасывающей трубе. Последствия неисправности — обеднение рабочей смеси.

Проверить и подтянуть крепление картера двигателя и маховика со сцеплением. Последствия неисправности — подтекание масла; замасливание наружной поверхности картера; ухудшение условий охлаждения масла.

Проверить крепление динамо и стартера. Последствия неисправности — ослабление крепления динамо в автомобиле ГАЗ, что вызывает пробуксовку ремня, уменьшение числа оборотов динамо и падение силы тока; ослабление крепления стартера влечет децентровку последнего, погнутие валика «Бендикс» и его поломку.

Проверить крепление кронштейна вентилятора. Последствия неисправности — срыв резьбы шпилек, крепящих вентилятор.

Проверить состояние соединительных штуцеров бензопроводов и прокладки бензоотстойника. Последствия неисправности — течь бензина; поломка трубопровода; опасность возникновения пожара.

Проверить крепление воздухоочистителя и шплинтовку тяг дросселя и воздушной заслонки. Последствия неисправности — вынужденная остановка во время движения.

Проверить состояние гайки салника водного насоса. Последствия неисправности — вымывание смазки и заедание валика.

Передний мост. Проверить целостность рессорных листов и подтянуть рессорные стремянки, крепящие рессору. Проверить крепление кронштейнов передней рессоры и сорожки. Проверить и подтянуть крепление колес к ступицам.

Задний мост. Проверить целостность рессорных листов и подтянуть стремянки.

Подтянуть болты крепления карданной трубы и универсального шарнира. Последствия неисправности — поломка вала.

Проверить и подтянуть болты кожуха дифференциала. Последствия неисправности — течь масла.

Проверить крепление тормозных валиков, рычагов и тяг. Подтянуть крепление колес к ступицам.

Рулевое управление. Проверить и подтянуть крепление рулевой коробки к раме.

Проверить крепление соединений рулевых тяг и рычагов, а также рулевой колонки.

Кузов. Проверить и подтянуть крепление подножек, крыльев, брызговиков и бортов, кронштейнов фар, фонарей и номерного знака.

Проверить и подтянуть крепление кузова и кабины к раме, а также состояние ручек и замков дверей.

Этот перечень крепежных работ является, конечно, ориентировочным и должен быть уточнен применительно к типу, марке автомобиля и конкретным условиям эксплуатации.

ОБОРУДОВАНИЕ ОСМОТ- РОВОГО ПОСТА

Чрезвычайно важное значение при проведении технического осмотра имеет оборудование поста. Автомобиль должен быть установлен так, чтобы все части, подлежащие осмотру, были хорошо видны, легко доступны для проверки ключом или другим инструментом.

Осмотр автомобиля сверху и с боков может быть произведен с уровня пола, на котором стоит машина, без каких бы то ни было дополнительных устройств. Что же касается осмотра механизмов и частей автомобиля, расположенных под кузовом и составляющих не менее 50—70% работ, то при отсутствии особых приспособлений и устройств он представляет большие затруднения и неудобства.

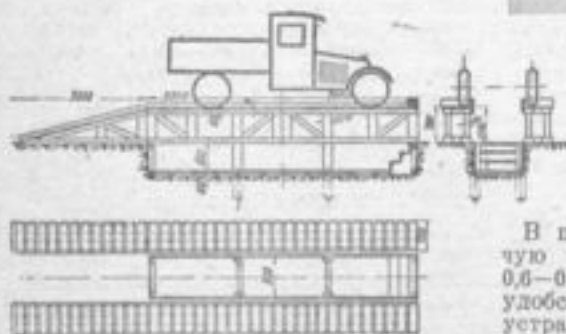


Рис. 1. Тушиковая эстакада. Въезд и съезд автомобиля производится только с одной стороны

В современной технике обслуживания автомобилей применяются в качестве оборудования эстакады, смотровые каналы и подъемники.

Самым несложным и дешевым оборудованием является эстакада. Эстакада может быть деревянной или металлической конструкции, разборной или неразборной, тушиковой, когда въезд и съезд автомобиля производится только с одной стороны, или примоточной, когда съезд автомобиля возможен и на противоположную сторону.



Рис. 2. Изолированная канава — наиболее распространенный вид смотрового поста в гараже



Рис. 3. Граншейная тушиковая канава. Граншея обеспечивает безопасность входа и выхода персонала из канавы и облегчает контроль за осмотрами работами

В целях экономии площади рабочую высоту эстакад ограничивают 0,6—0,7 м, а для устранения неудобства в работе под эстакадой устраивают канаву глубиной 0,6—0,7 м, что обеспечивает в целом нормальную рабочую высоту 1,2—1,4 м (рис. 1). Для производства работ сбоку автомобиля предусматривают устройство специальных площадок по обеим сторонам эстакады.

Другим видом смотрового поста является канава. Если автохозяйство может удовлетвориться только одним постом, то в таких случаях обычно устраивают изолированную канаву (рис. 2), представляющую прямоугольную яму, сделанную в полу, со ступеньками для входа, расположенными в торцевой части со стороны, противоположной въезду автомобиля.

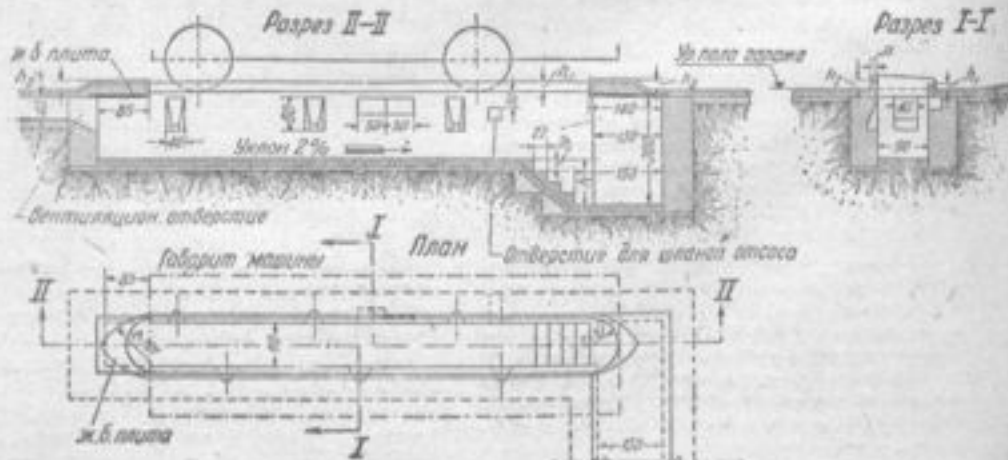


Рис. 4. Канава примоточного типа

При наличии в хозяйстве нескольких постов осмотра целесообразно применять так называемые траншейные тушиковые каналы (рис. 3), отличающиеся от изолированных устройств поперечно располагаемой траншей, через которую каналы сообщаются между собой.

Габаритные размеры канавы определяются типом автомобиля. Длина может быть принята равной примерно габаритной длине автомобиля, увеличенной на 1 м (в траншейных канавках). Ширина может быть принята равной 0,9 м, а глубина от уровня пола канавы до уровня пола помещения осмотра — от 1,2 до 1,4 м, в зависимости от типа автомобиля. Под канавы для стока воды при уборке делается с уклоном в сторону траншеи в 2‰.

Для направления движения автомобиля при установке канавы окантовывается ребордой, заканчивающейся со стороны въезда сплошным клиновидным возвышением, которое играет также роль «отбоя» при неправильном въезде автомобиля на канаву. Высота реборды для автомобилей ЯГ и ЗИС — 150 мм, ГАЗ — 120 мм, ширина — 100—110 мм.

Траншею делают шириной до 2 м, обеспечивая установку в ней верстаков, и глубиной в 1,6 м. Вдоль траншеи, во избежание несчастных случаев, устанавливают ограждения — перила из пруткового материала.

Для производства работ спереди автомобиля (осмотр радиатора, заводка и т. д.) часть канавы со стороны примыкания ее к траншее перекрывается деревянным настилом. В стенах канавы должны быть прямоугольные углубления для инструментов и пирамидальные ямки для осветительной арматуры. Канавы и траншеи обычно располагают вдоль внешней стены здания, имеющей световые проемы.

В больших гаражах устраивают канавы примоточного типа (рис. 4). Они имеют закрытую траншею, обеспечивающую примоточное движение

автомобиля при съезде с канавы, исключая таким образом лишнее маневрирование.

В современной технике обслуживания автомобилей широко применяются также различного вида подъемники — воздушно-гидравлические, гидравлические и механические.

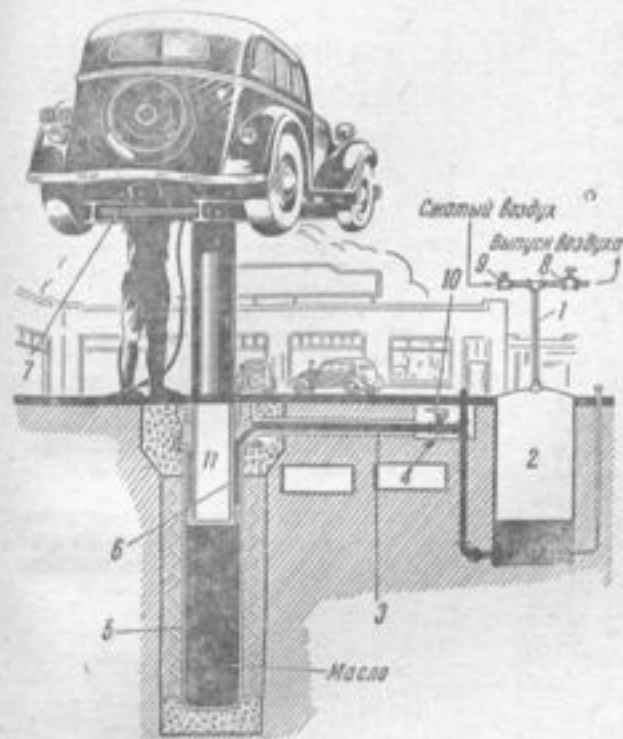


Рис. 5. Воздушно-гидравлический подъемник грузоподъемностью 1½–2½ тонны, выпускаемый трестом ГАРО

Трест гаражного оборудования Наркомата автотранспорта РСФСР в настоящее время выпускает воздушно-гидравлические подъемники грузоподъемностью 1½–2½ т.

Устройство подъемника и принцип его действия показаны на рис. 5. Подъемник состоит из цилиндра, установленного под полом, и плунжера. К свободному концу плунжера крепится металлическая рама, на которой производится подъем автомобиля. Сжатый воздух поступает на компрессора по трубке 1 в резервуар 2, наполненный маслом. Под давлением сжатого воздуха масло по трубопроводу 3 через обратный клапан 4 поступает в цилиндр 5 и проходит в нижнюю его полость через кольцевое пространство 6 между направляющей втулкой плунжера и стенкой цилиндра. Под давлением масла плунжер 11 подни-

мается, поднимая вместе с рамой 7 установленный на ней автомобиль. Перед подъемом необходимо закрыть вентиль 8, а по окончании подъема закрыть вентиль 9, открыть вентиль 8 и выпустить воздух из резервуара.

Опускание рамы производится нажатием ногой на педаль 10 обратного клапана 4. При этом масло под давлением веса автомобиля выжимается обратно в резервуар. Скорость опускания регулируется в известных пределах степенью открытия клапана.

Основная техническая характеристика 2½-тонного подъемника следующая: максимальная высота подъема — 1,3 м, время подъема на полную высоту — 1,25 мин., время опускания — 0,5–1,0 мин., длина платформы (рамы) — 5,3 м, ширина рамы — 0,64 м, высота над полом в опущенном состоянии — 0,19 м, давление воздуха при подъеме — 11 ат, расход воздуха на 1 подъем — 750 л.

Наиболее доступным и недорогим устройством, обеспечивающим требования рациональной организации работ по техобслуживанию автомобилей, являются эстакады. Но они имеют и существенный недостаток — требуют наличия значительных площадей помещения.

Канавы являются более капитальным сооружением для осмотра автомобиля сверху и снизу. Их недостатки — плохое естественное освещение, ухудшенные гигиенические условия работы персонала, которому приходится дышать воздухом, загрязненным отходящими газами, а также затруднительность быстрого контроля выполняемой работы.

Подъемники свободны от перечисленных недостатков. Они обеспечивают удобство и быстроту въезда и съезда автомобиля при значительно меньшем его маневрировании, возможность производства ряда работ, которые нельзя осуществить на канавках и эстакадах без дополни-

тельного приспособления (например, регулировка подшипников колес). Однако подъемники требуют тщательного ухода, ремонта и значительного расхода электроэнергии, а потому более дороги в эксплуатации.

Если в автохозяйстве нет ни одного из видов оборудования, перечисленных выше, то для облегчения осмотра нижних частей автомобиля применяются подкатные тележки (рис. 6) и подъемные тележки (передвижные домкраты) для ча-

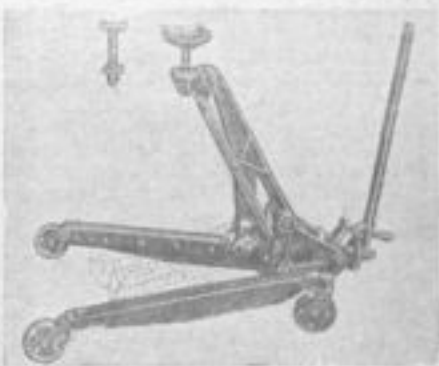


Рис. 7. Передвижной домкрат для частичного подъема автомобиля

стичного подъема автомобиля (рис. 7).

Качество и быстроту выполнения крепежных работ обеспечивает специальный крепежный инструмент. Употребление универсальных (раздвижных) ключей (шведских, французских и пр.) не рекомендуется, так как они заминают гайки, срывают резьбу, но обеспечивают нужной подтяжки.

Универсальный набор специальных ключей, рассчитанный на обслуживание стандартных марок автомобилей советского производства, состоит из 76 отдельных деталей, состояющих группы: глухих гаечных шестигранных головок, глухих гаечных четырехгранных головок, ключей двухсторонних, специальных торцевых ключей для свечей, простых колесоротов, воротков, воротков с трещотками, шарнирных головок, отверток, стержней для головок и вращающихся для разборки собранных ключей. Путем соединения отдельных деталей набора получают необходимый ключ для данной гайки или болта.

Оборудование рабочего места — необходимый элемент организации процесса технического осмотра и в частности процесса проверки и подтяжки креплений в любом небольшом автохозяйстве. Технической культуре рабочего места способствует лучшей организации производства, повышению качества работ, росту производительности труда.

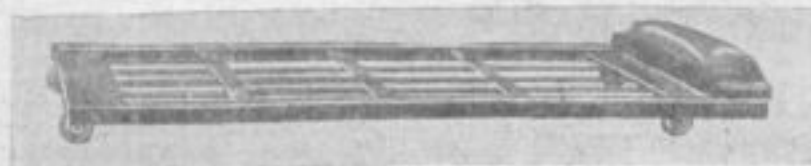


Рис. 6. Подкатная тележка

НОВОСТИ *МИРОВОЙ* автотехники

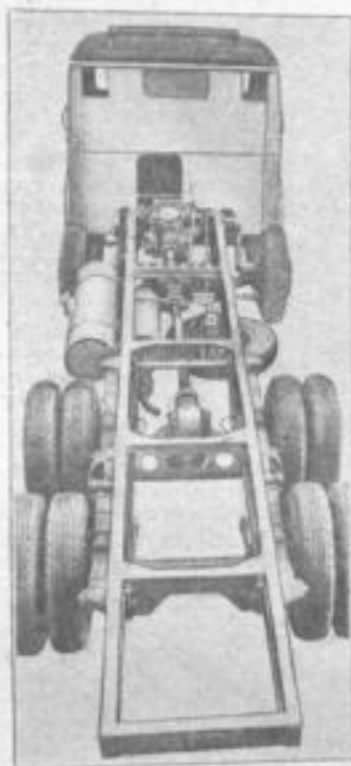
ГРУЗОВИК „ГИГАНТ“

Английский четырехосный гигант — грузовик АЕС имеет максимальную нагрузку в 32 т.

Общая длина грузовика — 9 м; длина кузова — 7,5 м. Литраж двигателя — 7,313 см³. Мощность шестицилиндрового безвинтового двигателя — 120 л. с.

Задняя тележка имеет ось двойного редуктора и поддерживающую ось. Оси передней тележки — типа «Эллист». На всех осях полуэллиптические рессоры.

Грузовик показал весьма удовлетворительные качества в эксплуатации.



МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ „КДФ“

В Фаллеребене (Германия) заканчивается строительство завода по производству малолитражных автомобилей «КДФ».

Автомобиль рассчитан на четырех человек. На нем устанавливаются кузова трех типов (по выбору): седан, кабриолет или фэстон.

Длина автомобиля 4005 мм, ширина 1550 мм, высота 1550 мм. Вес автомобиля 635 кг. Максимальная скорость, около 100 км в час. Расход бензина — 7 кг на 100 км пути.

На автомобиле устанавливается двигатель мощностью в 23,5 л. с. при 3000 оборотах в минуту. Литраж двигателя — 0,966 л.

Цилиндры двигателя расположены оппозитно — горизонтально. Картер выполнен из легкого сплава и имеет с внешней стороны ребристую поверхность. Это обеспечивает хорошую охлаждаемость масла и позволяет двигателю работать продолжительное время на предельных скоростях. Двигатель расположен в задней части автомобиля. Охлаждение его воздушное.

В коробке передач имеется приспособление, механически выключающее сцепление одновременно с переключением передач.

СНЕЖНЫЙ КРЕЙСЕР

В антарктической экспедиции адмирала Берда участвует построенный в США гигантский 37-тонный снежный крейсер-вездеход длиной в 17 м, шириной и высотой в 4,6 м.

На вездеходе установлены два двигателя мощностью по 150 л. с. каждый. Двигатели приводят в действие динамомашину, питающую электромоторы, расположенные в ступицах всех четырех колес вездехода. Диаметр колес 3 м.

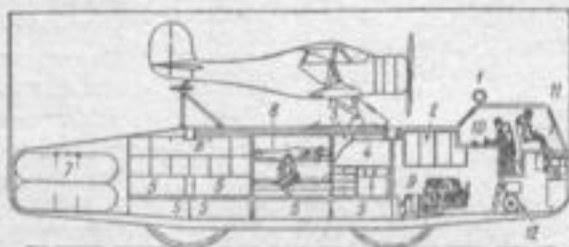
Специальная система переключения позволяет создать любую комбинацию ведущих колес вплоть до привода на все колеса.

Колеса имеют независимую гидравлическую подвеску. Механизм управления вездехода также гидравлический.

Снежный крейсер может развивать скорость до 48 км в час и переходить через трещины во льду шириной в 4,5 м.

В кузове вездехода имеется спальное по-

мещение для четырех человек. Вездеход может взять с собой запас топлива для дизеля на 8 тыс. км, не считая 3800 л авиационного бензина для разведывательного самолета, который перевозится на крыше вездехода. Мощность двигателя самолета 350 л. с., радиус полета 2100 км.



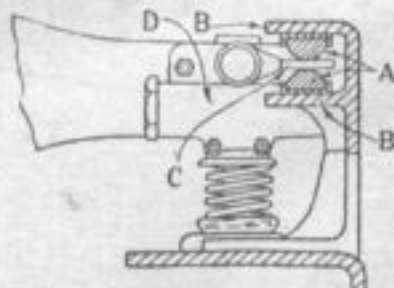
Сверху — общий вид вездехода, снизу — продольный разрез вездехода

1—антенна, 2—инструменты, приборы, 3—кладовая, 4—двухслойная плита, 5—баки для горючего, 6—звено продольной станины, 7—запасные колеса, 8—жилое помещение, 9—машинное отделение, 10—отдел управления, 11—сиденье водителя, 12—сварочный агрегат, гидравлические насосы и подвески

ПОДВЕСКА ДВИГАТЕЛЯ «ДАЙМЛЕР-БЕНЦ»

Новая подвеска двигателя автомобиля «Даймлер-Бенц» состоит из полукруглых резиновых подушек А, опирающихся на неподвижные упоры В, служащие для сцепления рычага С с гидравлическим амортизатором Д.

Небольшие колебания регулируются путем отклонения резиновых подушек. При колебаниях большей



частоты рычаг С испытывает сопротивление, достаточное для предотвращения в действие амортизатора. Этим достигается более плавная регулировка и устраняется шум, свойственный прежней конструкции подвески «Даймлер-Бенц», при которой рычаг сцепился непосредственно с упором.

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ 1940 ГОДА

Тов. БОРОДИНУ (Хабаровск)

Вопрос. Почему может лопнуть водяная рубашка блока двигателя?

Ответ. Рубашка блока цилиндров может лопнуть, во-первых, вследствие замерзания воды, не опущенной на систему охлаждения во время стоянки на морозе; во-вторых, вследствие усталости самого металла (чугуна), из которого изготовлен блок.

Блок нагревается неравномерно, а частые перемены температуры блока заставляют металл то расширяться, то сужаться также неравномерно во всех направлениях. Следовательно, мы имеем здесь дело с перемещением отдельных кристаллов, из которых состоит чугун, относительно друг друга. В результате металл «устает», слабее сопротивляется большим внутренним силам, отчего происходят разрывы — трещины. Убедиться в том, что усталость металла не «справдывает теории», можно из примера с перегибанием куска проволоки, которая после нескольких перегибов ломается.

Местные перегревы, особенно в зоне гнезд выхлопных клапанов, создают весьма неблагоприятные условия, и трещины в этих местах довольно часто явление.

Вопрос. Почему быстро «съедает» шпону на крыльчатке водяной помпы автомобиля?

Ответ. При правильной пригонке шпонки с некоторым натягом (без люфта) и тщательном прилегании боковых ее поверхностей к стенкам канавки вала и крыльчатки, а также при достаточной твердости (чтобы не было смывания), шпонка совершенно не будет срабатываться. Необходимо также тщательная пригонка отверстий втулки крыльчатки по валу.

Тов. ЕРМАНОВУ (г. Уральск)

Вопрос. Что такое главное передаточное число в автомобиле?

Ответ. Передаточное число в автомобиле вычисляется главной передачей, а передаточное отношение в ней — главным передаточным числом. Передаточное число подбирается в зависимости от оборотности и мощности двигателя, веса экипажа (грузового), желаемой эксплуатационной скорости и суммы сопротивления движению автомобиля для средних условий.

Чем больше передаточное число (при определенных числах оборотов двигателя), т. е. чем больше нужно сделать оборотов коленчатого вала, чтобы повернуть на полный оборот колесо, тем медленнее будет двигаться автомобиль, но зато тем большую силу смогут развивать его колеса, т. е. более легко преодолевать сопротивление пути.

При уменьшении передаточного числа произойдет обратное, т. е. автомобиль станет более быстроход-

ным в легких условиях пути, но зато в преодолении дорожных сопротивлений он будет уступать автомобилю с большим передаточным числом.

Поэтому главное передаточное число автомобиля выбирают, соотносясь с условиями его эксплуатации. Например, автомобиль ЯГ-4, снабженный двигателем ЗИС-5, имеет грузоподъемность 5 т, максимальную скорость 45 км/час при главном передаточном числе равном 10,9:1, а то время как ЗИС-5 с тем же двигателем имеет грузоподъемность только 3 т, но максимальную скорость уже 60 км/час, при главном передаточном числе 6,41:1. Из этого примера ясно, какое значение имеет главное передаточное число в трансмиссии автомобиля.

Здесь необходимо еще сделать поправку на разницу в диаметре колес, так как размер колес автомобиля ЗИС-5 на 6 дюймов меньше, чем у ЯГ-4.

А. М. ШУЛЬЖЕНКО (Краснодарский край, завод «Джипет»).

Вопрос. Увеличится ли мощность двигателя и расход бензина после расточки цилиндров?

Ответ. Мощность двигателя зависит от размеров цилиндров и повышается с их увеличением. Расход бензина при этом также увеличивается, так как прирост мощности получается за счет увеличения засасываемого заряда; однако удельный расход топлива (т. е. расход на 1 л. с. в час) не изменится.

В условиях эксплуатации расход бензина останется таким же, как и до расточки цилиндров, ибо для движения одной и той же машины в равных условиях требуется одинаковая мощность.

НУЖНЫ ДОРОЖНЫЕ АПТЕЧКИ

Часто на дальних маршрутах и в местах, отдаленных от центра, автомобили простаивают в пути из-за мелких неисправностей, устранить которые водители не могут, имея у себя необходимых инструментов для мелкого ремонта.

Для того чтобы избежать простоев и наладить своевременную доставку грузов, считаю необходимым организовать на шоссе дорогах и ремонтных мастерских небольшие технические «аптечки». Водители должны иметь в «аптечках» все необходимое для ремонта, как то: резиновый клей, прокладку для пробоин шин, рашпиль для зачистки резины, молоточек, алмазный ступ, конденсатор, изоляционную ленту и пр. Еще лучше снабдить такими «аптечками» автомашину.

Это даст возможность быстро, без потери времени произвести ремонт автомобиля.

Шофер II класса

В. И. Набойщиков

Пять соревнований по автоспорту всесоюзного значения будет проведено в 1940 г.

Центральные советы добровольных спортивных обществ разыграют свои первенства на мостах к августу.

Победители этих соревнований встретятся в Москве 10—12 августа для участия в первенстве ВЦСПС.

Всесоюзные автомобильно-мотоциклетные соревнования на установление рекордов СССР состоятся в Кислово в конце августа. Там же в начале сентября будет разыграно первенство СССР по шоссе и кроссу.

Всесоюзный мотокросс имени маршала Советского Союза наркома обороны товарища Ворошилова будет проведен на мостах в октябре.

СОДЕРЖАНИЕ

Армия народа	1
Честь и слава героям	4
Герои гражданской войны	6
Серго Орджоникидзе	9
Илья БАРУ—Осознавшихимовцы завода им. Сталина	10
И. ЧАБРОВ, майор—Автоперевозки войск и грузов	12
КРАМАРЕНКО Г., инж.—Осмотр	13
Новости мировой автотехники	16
Техническая консультация	3-я стр. обл.

И. о. отв. редактора

Н. БЕЛОКЛОКОВ

Издатель—Редиздат ЦС
Осознавшихимов СССР

Адрес редакции: Москва, 9,
ул. Горького, 24, во дворе,
тел. К-3-44-69.

Уполн. Мособлгорлита Б-930
Техред В. Соколов.

Зак. т. 240. Зак. изд. 12. Тираж 90 000.

Бум. 60×92 см, 2/3. 2 печ. листа

Кол. зн. в 1 п. листе 80 000.

Журнал слан в набор 25/1 1940 г.

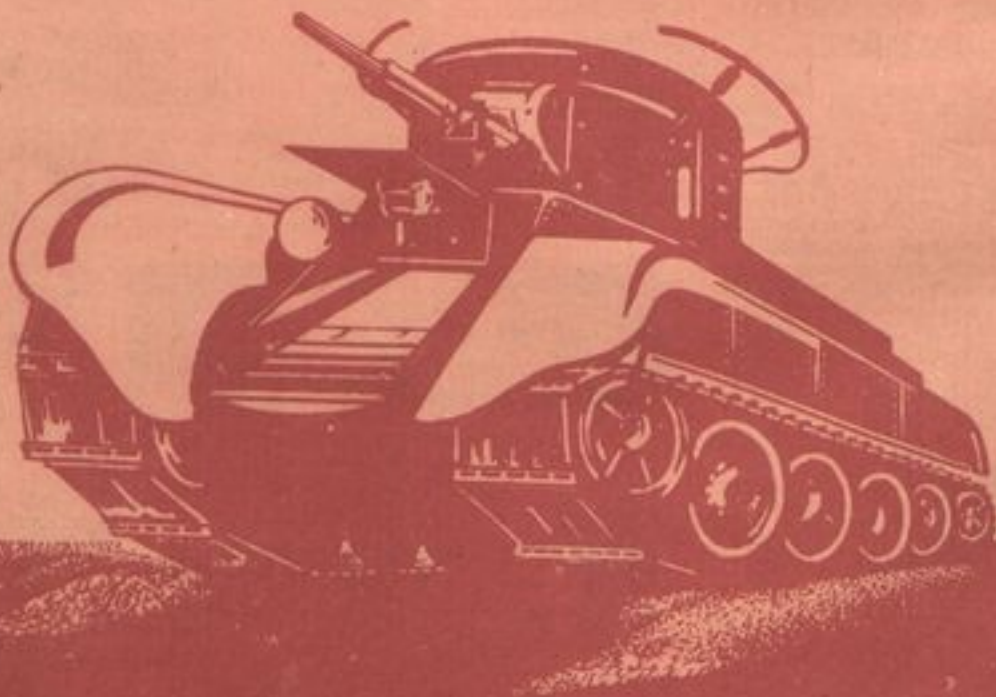
Подписан к печати 15/11 1940 г.

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

12

Цена 75 коп.

Е 2725



16 MAR 1940