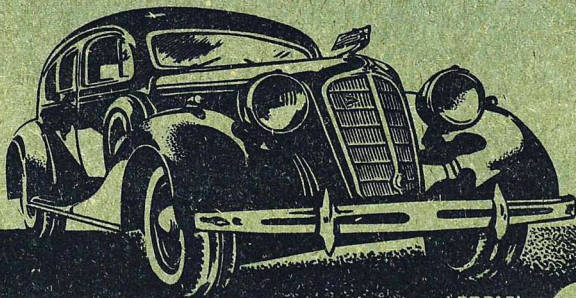


За рулем



ФЕВРАЛЬ
1939

3

РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР ОСОБНАВИАХИМА СССР

К сведению всех организаций ВКП(б)

Решением Пленума ЦК ВКП(б) открытие очередного XVIII съезда ВКП(б) назначено на 10 марта 1939 года.

Порядок дня XVIII съезда:

1. Отчетные доклады: ЦК ВКП(б) — докладчик **т. Сталин**, Центральной ревизионной комиссии — докладчик **т. Владимирский**, делегации ВКП(б) в ИККИ — докладчик **т. Мануильский**.
2. Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР — докладчик **т. Молотов**.
3. Изменения в уставе ВКП(б) — докладчик **т. Жданов**.
4. Выборы комиссии по изменению программы ВКП(б).
5. Выборы центральных органов партии.

Норма представительства и порядок выборов:

- 1) 1 делегат с решающим голосом на 1.000 членов партии;
- 2) 1 делегат с совещательным голосом на 2.000 кандидатов в члены партии.
- 3) Выборы производятся закрытым (тайным) голосованием на областных, краевых партийных конференциях и съездах нацкомпартий. В украинской, белорусской, казахстанской и узбекстанской парторганизациях выборы делегатов на съезд производятся на областных партийных конференциях.
- 4) Коммунисты, состоящие в партийных организациях Красной армии, Военно-Морского флота и частей НКВД, производят выборы делегатов на XVIII съезд вместе с остальными партийными организациями на областных, краевых партконференциях или съездах нацкомпартий.

Секретарь ЦК ВКП(б) И. СТАЛИН.

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ
ДВЕНАДЦАТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ
ФЕВРАЛЬ 1939

3



*„Защита отечества есть священный долг каждого
гражданина СССР“.*

конституция СССР.

У К А З

Президиума Верховного Совета СССР

**О приведении к присяге Рабоче-Крестьянской Красной Армии,
Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота и войск
пограничной охраны**

Привести к присяге всю Рабоче-Крестьянскую Красную Армию, Рабоче-Крестьянский Военно-Морской Флот и войска пограничной охраны 23-го февраля 1939 года — в день 21-й годовщины Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

*Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.*

Москва, Кремль. 3 января 1939 г.

У К А З

Президиума Верховного Совета СССР

О тексте Военной присяги Рабоче-Крестьянской Красной Армии

В соответствии с Конституцией Союза Советских Социалистических Республик, утвердить следующий текст военной присяги для Рабоче-Крестьянской Красной Армии:

«Я, гражданин Союза Советских Социалистических Республик, вступая в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии, принимаю присягу и торжественно клянусь быть честным, храбрым, дисциплинированным, бдительным бойцом, строго хранить военную и государственную тайну, беспрекословно выполнять все воинские уставы и приказы командиров, комиссаров и начальников.

Я клянусь добросовестно изучать военное дело, всемерно беречь военное и народное имущество и до последнего дыхания быть преданным своему Народу, своей Советской Родине и Рабоче-Крестьянскому Правительству.

Я всегда готов по приказу Рабоче-Крестьянского Правительства выступить на защиту моей Родины — Союза Советских Социалистических Республик и, как воин Рабоче-Крестьянской Красной Армии, я клянусь защищать ее мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагами.

Если же по злому умыслу я нарушу эту мою торжественную присягу, то пусть меня постигнет суровая кара советского закона, всеобщая ненависть и презрение трудящихся».

*Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН*

Москва, Кремль. 3 января 1939 г.



Товарищи И. В. СТАЛИН, В. М. МОЛОТОВ, К. Е. ВОРОШИЛОВ на трибуне мавзолея принимают парад частей Красной Армии

ВПЕРЕД, К ТОРЖЕСТВУ КОММУНИЗМА!

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, комдив С. ДАНИЛИН

Пять лет назад XVII съезд ВКП(б), съезд победителей (под таким названием он вошел в историю) подчеркнул, что генеральная линия партии победила целиком и полностью.

Пятилетие, прошедшее после XVII съезда, богато замечательными событиями и блестящими достижениями на фронте социалистического строительства. Славный героический путь прошла наша родина за эти годы. Под руководством ленинско-сталинского Центрального Комитета и товарища Сталина партия, советский народ добились завершения технической реконструкции всего народного хозяйства СССР. В то время как капиталистический мир зажат в тиски экономического кризиса, страна социализма переживает небывалый политический и экономический подъем, она превратилась в первоклассную мировую индустриальную державу.

В результате завершения второй пятилетки Советский Союз занял первое место в Европе и второе место в мире по валовой продукции.

Эти достижения делают нашу страну независимой от капиталистических стран, непобедимой в отношении обороны.

Наш рабочий класс гигантски вырос и победоносно шествует вперед. Наше советское крестьянство поврвало с принципом частной собственности, оно окончательно отчалило от берегов капитализма, войдя в колхозы. Такого крестьянства, освободенного от кабалы и гнета помещиков и кулаков, крестьянства, идущего в ногу с рабочим классом по пути к коммунизму, еще не знала история человечества.



Член Политбюро ЦК ВКП(б)
Народный комиссар обороны СССР
Маршал Советского Союза
КЛИМЕНТ ЕФРЕМОВИЧ ВОРОШИЛОВ

Наша советская интеллигенция — это новая интеллигенция, тесно связанная с рабочим классом и крестьянством. Советская интеллигенция — подлинно народная интеллигенция, перед которой широко открыты все двери и дороги к науке и творчеству, к государственной деятельности. Наша интеллигенция — это соль земли советской.

Великая Сталинская Конституция в простой и понятной для всех форме записала всемирно-исторические преобразования социальной структуры общества, происшедшие в стране советов.

На основе Сталинской Конституции были проведены выборы в Верховный Совет СССР и в Верховные

Советы союзных и автономных республик. Выборы показали, что морально-политическое единство всех народов СССР — это огромная сила социалистического общества, итог победоносной борьбы с врагами революции.

В СССР осуществлен принцип социализма: «от каждого по его способности, каждому — по его труду». Народ справил свои могучие плечи. Социалистическое соревнование и его высшая форма — стахановское движение — помогли вылавить множество талантов из среды народа, из его глубин. Имена Стаханова, Дюканова, Гудова, Бусыгина, Дуси Виноградовой, Блудмана прогремели на весь мир.

Помня о капиталистическом окружении, о неистребленных еще до конца остатках вражеских банд троцкистов, бухаринцев и прочих кровавых агентов фашизма, страна крепит свою оборонную мощь, воспитывает новые многомиллионные кадры преданных партии Ленина — Сталина людей.

Созданная под руководством товарища Сталина, первоклассная оборонная промышленность обеспечила Красную Армию и Флот современной боевой техникой. События у озера Хасан продемонстрировали перед всем миром могущество советского оружия. Горячий патриотизм — источник массового героизма — был проявлен тысячами бойцов и командиров Любавь к родине, любовь к мудрому, гениальному вождю товарищу Сталину придала советским людям огромное мужество и самоотверженность в боях. Границы СССР неприступны.

Крупные победы были одержаны партией на идеологическом фронте.

Выход «Краткого курса истории ВКП(б)» — энциклопедия основных знаний в области марксизма-ленинизма — поднимает дело коммунистической пропаганды на невиданную высоту. Партия дала народу могучее идейное оружие в борьбе за дальнейший рост культуры, за дальнейший расцвет социалистического общества. Эта книга вооружает наши кадры знанием законов общественного развития, законов классовой борьбы.

Опубликованные тезисы доклада тов. В. М. Молотова о третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР (1938—1942 гг.) вызывают у нас чувство гордости и непоколебимой веры в полное торжество коммунизма. Третья пятилетка — это новый гигантский шаг вперед на пути к коммунистическому обществу, где должен быть осуществлен принцип: «от каждого по его способностям, каждому — по его потребностям».

Главная и решающая хозяйственная задача второй пятилетки — завершения технической реконструкции народного хозяйства СССР — в основном выполнена. Задачи второй пятилетки в области промышленности и транспорта выполнены досрочно. В 1938 году промышленность снова энергично продвинулась вперед. В частности в 1938 году советские автомобильные заводы выпустили 211 349 автомашин, из них 184 363 грузовых и 26 986 легковых.

Таким образом, в 1938 году выпущено на 10 349 автомобилей боль-

ше, чем в 1937 году, когда их было изготовлено 201 тысяча.

Исключительное значение уделяется в третьей сталинской пятилетке автомашинам, работающим на заманчивых горючего: на мечах перевод на газогенераторы всех машин на лесозаготовках, а также значительной части тракторного парка сельского хозяйства и автомобильного парка.

По плану третьего пятилетия автоперевозки будут увеличены за пятилетку в 4,6 раза, будут построены и реконструированы 210 тыс. км. дорог с решительным увеличением по сравнению со второй пятилеткой удельного веса строительства усовершенствованных гудронированных, асфальто-бетонных и бетонных дорог.

Намечено организовать регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям.

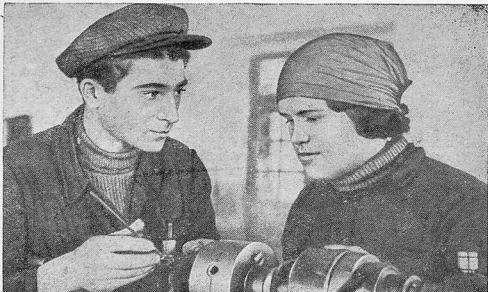
Для дальнейшего крупного роста автомобильной промышленности намечено закончить в течение тре-



Заместитель народного комиссара обороны СССР, начальник политического управления РККА, армейский комиссар 1-го ранга товарищ ЛЕВ ЗАХАРЧУК МЕХЛИС

твей пятилетки строительство Горьковского и Московского автозаводов, построить завод малолитражных автомобилей, ряд новых автобрусочных заводов. Больше внимание будет уделено строительству новых заводов грузовых машин в Сибири, на Дальнем Востоке, а также ряда смежных предприятий автопромышленности.

«Осуществление великих задач третьего пятилетнего плана настолько тесно связано с кровными интересами рабочих, крестьян и советской интеллигенции, что обеспечение его выполнения зависит, прежде всего, от нас — коммунистов и партийных большевиков-руководителей, и особенно от нашего умения организовать труд и поднять коммунистическое воспитание трудящихся. От всех нас, от руководителей и рядовых рабочих, служащих и колхозников требуется, в первую голову, сознательное отношение к своим обязанностям, честный труд и помощь отстающим для того, чтобы третий пятилетний план победил, чтобы Советский Союз сделал новый гигантский шаг на пути к полному торжеству коммунизма» (Тезисы доклада В. Молотова на XVIII съезде ВКП(б)).



Первые дни работы имени XVIII съезда ВКП(б) стахановцы авторемонтного завода им. Горького (Винница) отделили первополосный план. На снимке: мастер комсомольской смены т. Темес проверяет работу стахановки комсомолки Е. Чулко, выполняющей норму на 200%. Фото В. Козыма

КРАСНАЯ АРМИЯ — гордость советского народа

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, комбриг В. КОККИНАКИ

В 1928 году на торжественном пленуме Московского совета, посвященном X годовщине Красной Армии, выступил товарищ Сталин. Приветствуя бойцов Красной Армии, Красного Флота, Красной Авииации, товарищ Сталин произнес историческую речь о трех особенностях Красной Армии.

Эти особенности заключаются в том, что наша армия — это армия освобожденных рабочих и крестьян, армия Октябрьской революции, это армия защиты свободы и независимости народов нашей страны, это армия бойцов, проникнутых духом интернационализма.

Исторические слова, сказанные товарищем Сталиным одиннадцать лет назад, нужно полностью повторить, определяя характерные особенности нашей Красной Армии и сегодня, в день ее XXI годовщины.

Как и 21 год назад, но еще более могучая и несокрушимая, Красная Армия зорко охраняет завоевания Великой Октябрьской социалистической революции, спокойствие свободных народов Советского Союза, счастье живущих под солнцем Сталинской Конституции.

Красная Армия, защищая дело мира, стоит на страже интересов трудящихся всех стран.

Наша Красная Армия прошла истинно героический путь. Бои под Гаховкой, оборона Царницына, легендарные рейды Красной конницы, славные подвиги сибирских партизан, беспримерное мужество героев Переконца — вот чем гордятся и сегодня советские патриоты.

Гениальные организаторы и вожды Красной Армии — Ленин и Сталин, доблестные полководцы — Ворошилов, Фрунзе, Буденный, вели народную армию от победы к победе.

Наша армия создавалась в трудное время. Четырехлетняя империалистическая война, блокада, внутренняя и внешняя контрреволюция, разорили страну. Красной армии пехватало вооружения, снаряжения, продовольствия. Каждая винтовка, каждый снаряд, каждая шинель были на счету.

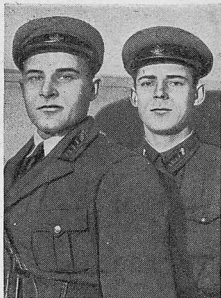
И все же Красная Армия одержала блестящие, незабываемые победы над отлично вооруженными и обученными войсками интервентов и белых генералов.

Каждый красноармеец, командир и политработник — все бойцы Красной Армии, знали за что они борются что защищают. Сильные этим сознанием, уверенные в поддержке всего советского народа пролетарские полки вписали много славных страниц в героическую историю нашей великой родины. Победоносно была закончена гражданская война, война за свободу и независимость, война справедливая, оборонительная, революционная.

Вот почему трудящиеся Советского Союза гордятся своей Красной Армией.

Советский Союз сегодня — страна победившего социализма. Грандиозные успехи социалистической индустрии, созданной за годы Сталинских пятилеток. Необразимые колхозные поля приносят обильные урожаи. Вместе с ростом страны крепла и Красная Армия.

Наша Красная Армия сегодня — это самая сильная, самая мощная армия в мире. Наши бойцы располагают теперь совершенным вооружением,



Младшие командиры комсомолец Г. Н. Агеев (слева) и П. Н. Макаручук — водители танков, имеющие поощрения за отличную работу

Фото А. Агича

ем, являющимся последним словом военной техники. Они вооружены автоматическими винтовками, гранатами, пулеметами. Красная Армия располагает всеми видами артиллерии: противотанковой, танковой, легкой



Колонна бронемашин в походном порядке

Фото Кислова и Лоскутова



Танк прорывается к позиции «противника»

Фото Фшмана

полевой, зенитной и тяжелыми даль-
нобойными орудиями.

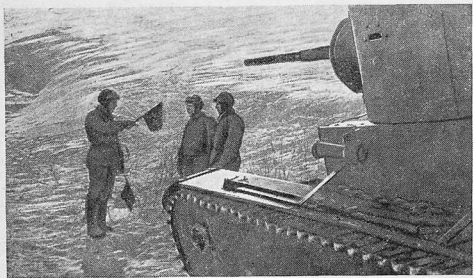
В гражданскую войну нам при-
ходилось довольствоваться немногочис-
ленными танками, отбитыми у врага
или спешно сделанными на полураз-
рушенных заводах. Теперь у нас на
вооружении тысячи танков разных
видов и назначений. Эти танки —
мощные боевые машины, строятся на
прекрасных советских заводах, из
советских материалов, советскими ра-
бочими и инженерами.

Вместо небольшого количества стар-
ых изношенных самолетов, достав-
шихся нам в наследство — у нас те-
перь мощный воздушный флот. Быст-
роходные бомбардировщики, скорост-

ные истребители, разведчики, штур-
мовики надежно охраняют наши свя-
щенные границы и служат грозным
предупреждением врагам советского
народа.

За штурвалом самолета, в башне
танка, на торпедных катерах, на ка-
питанских мостиках кораблей, у бое-
вых орудий — советские люди выпол-
няют священную и почетную обя-
занность гражданина, защищают го-
рячо любимую родину.

Народ с радостью и гордостью по-
сылает своих сынов в Красную Ар-
мию. Молодежь, оставаясь в Красной
Арии на сверхсрочную службу, соби-
рает военную специальность своей
профессией.



Зимние танковые учения Н-ской части

Фото Великанина

Велики и несокрушимы силы Крас-
ной Армии, вооруженной повседневны-
ми заботами партии, правительства,
товарища Сталина, всего советского
народа. «Кто захочет убедиться в том,
насколько эти силы крепки и могу-
щественны — пусть попробует»
(В. М. Молотов).

Советские патриоты знают, что
доблестная Красная Армия — держит
наши границы на крепком замке
и всегда готова дать сокрушительный
отпор врагу. Это почувствовали на



Отличник боевой и политической подготов-
ки, танкист П. В. Дронов, занесенный на
доску почета Н-ской части (Северо-Кавказ-
ский округ)

Фото Д. Чернова

своей шкуре японские самураи, на-
ло пытавшиеся захватить нашу терри-
торию.

Права, завоеванные народом и за-
писанные в великой Сталинской Кон-
ституции, надежно защищает Крас-
ная Армия.

С чувством гордости и радости
празднует советский народ XXI го-
довщину своей любимой Красной Ар-
мии.

Торжественно и мощно 23 февраля
1939 года пойдут в присягу части
и подразделения Рабоче-Крестьянской
Красной Армии. Перед лицом Сталина
и Народа каждый боец произнесет ве-
ликую клятву — быть честным,
храбрым, дисциплинированным, бд-
тельным, строго хранить военную и
государственную тайну, беспреко-
словно выполнять все воинские уста-
вы и приказы командиров, комиссар-
ов и начальников, изучать военное
дело, всемерно беречь военное и на-
родное имущество и до последнего
дыхания быть преданным своему на-
роду, своей Советской Родине и Ра-
боче-Крестьянскому Правительству.

СЕРГО ОРДЖОНИКИДЗЕ И КРАСНАЯ АРМИЯ

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, полковник А. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Старик ингуш Саид — революционный представитель ингушского трудового народа так приветствовал в 1918 году пламенного большевика Серго Орджоникидзе:

«Ты ясный сокол. Для твоих крыльев этой земли мало. Когда контрреволюция будет подавлена, тогда широко развернутся твои соколиные крылья».

Эти слова шли от народного сердца и были пророческими.

В боях с врагами, в героической стройке, в создании новой чудесной жизни, во всех своих делах и речах Серго был достойным соратником и верным учеником великих вождей партии и народа — Ленина и Сталина. Тов. Орджоникидзе по заслугам называют первым командармом тяжелой промышленности и одним из создателей и организаторов нашей доблестной Красной Армии.

Высокая принципиальность тов. Орджоникидзе, его кристальная чистота, непримиримая ненависть ко всем врагам партии и рабочего класса, скромность и горячая забота о трудящихся принесли незабвенному Серго крепкую любовь всех честных советских людей. За эти же большевистские качества так бешено ненавидели его враги партии. Троцкистско-бухаринские изверги сократили дни славного сподвижника товарища Сталина — Григория Константиновича Орджоникидзе. Но его прекрасная жизнь и большевистская деятельность никогда не померкнут в памяти народа.

Село Гореша в Грузии — родина Серго. В 1898 г. даровитый мальчик оканчивает Хорагоузский двухклассное училище. Он учится потом в Тбилиси в фельдшерской школе.

В 1905 году по окончании школы Григорий Константинович неутомимо работает в качестве пропагандиста и агитатора. Он — большевик, он ведет страстную борьбу против меньшевиков и прочих предателей интересов рабочего класса.

В том же 1905 году он был впервые арестован, когда выгружал транспорт оружия в селе Бомбары. Два года провел он в сухумской тюрьме, брошенный туда царскими опричниками. Затем он приезжает в Тбилиси

и вводит созыв общероссийской конференции партии, — Орджоникидзе блестяще выполняет поручение. Он — делегат исторической Пражской конференции (1912. год) от Тбилисской парторганизации.

В эпоху Великой Октябрьской социалистической революции партия направляет т. Орджоникидзе на самые ответственные участки, где в жестоких боях реналась судьба рабочего класса.

Серго неразрывно связан с Красной Армией. Своим редким мужеством, отвагой, решительностью, беззаветной преданностью родине он вдохновляет и поднимает бойцов на замечательные подвиги.

В 1917 году Серго под Пудковом во главе красногвардейских отрядов сражается против Краснова и Керенского. В январе 1918 года он назначается уполномоченным Совета Народных комиссаров на Украине.

В труднейших условиях, подвергаясь неоднократно смертельной опасности, он сплачивает вокруг себя украинских большевиков и всех трудящихся, борющихся за власть советов.

Красноармейские отряды, организуемые и вдохновляемые Серго, оказывают сопротивление наглому грабежу немецких оккупантов.

Наступает лето 1918 года.

Товарищ Серго на Северном Кавказе. Там очень сложная обстановка. Многонациональность края, отсутствие твердого революционного руководства, раздробленность партизанских отрядов — в таких условиях пришлось Орджоникидзе вести свою работу. Слово вороны, слеталось на Северный Кавказ со всех концов страны золотополонники, капиталисты, помещики, кулаки, контрреволюционные белоказачьи банды.

Вот здесь в борьбе с многочисленными врагами и развернулся огромный талант Серго — большевистского организатора и стратега. Он сумел



ГРИГОРИЙ КОНСТАНТИНОВИЧ
ОРДЖОНИКИДЗЕ

и там встречается со своим учителем и другом Иосифом Виссарионовичем Сталиным.

Так начался путь большевика — Серго Орджоникидзе.

Около восьми лет находился Серго в царских тюрьмах, на каторге, в ссылке. Вынужденный бежать из России, тов. Орджоникидзе стал вести революционную работу из заграницы. В Лонжюмо, близ Парижа, он слушал лекции В. И. Ленина, пополнил и развивая свои теоретические знания.

Когда партия послала Серго снова в Россию для выполнения исключительно важного задания — подгото-

объединить трудящихся горцев на борьбу с обнагавшей контрреволюцией.

Созданная энергией Серго 11-я армия с большим упорством сражается с белыми бандами. Но силы слишком неравны, белые генералы непрерывно получают разнообразное вооружение и снабжение от английских империалистов. Части нашей армии отошли на Астрахань, а сам Серго в сопровождении горетки бойцов отступил в горы Ингушетии. Шерейда в Хевсурский аул Пуй, он снова начал формировать партизанские отряды. Сюда стекались партизаны, получая от Серго помощь и руководство, вооружение и продукты.

В конце апреля 1919 года Серго нелегально пробрался в Тифлис, где организовал силы для борьбы против контрреволюционного меньшевистского правительства Грузии.

Затем Серго выехал к тов. Микояну в Баку и там провел широкое совещание кавказских большевистских организаций. После совещания он отправился из Баку в Астрахань и с огромным риском для жизни перешел через Каспий на маленькой шлюпке. В Астрахани Серго встретился с С. М. Кировым.

Лето 1919 года. Товарищ Серго назначен членом Реввоенсовета 16 армии. Части армии были плохо сколочены и плохо снабжены. Григорий Константинович крепкой рукой наво-

дит порядок в тылу и на фронте. Он лично руководит операциями передовых частей и возглавляет под Борисовым пешую разведку. Борисов был тогда в руках белополяков. В безлунную ночь Серго глубоко проник в тыл и установил силы и расположение белополяков. Через два дня 16 армия с боем взяла Борисов, закрепив фронт вдоль Березины.

В октябре 1919 года белые взяли Воронеж. Они подходили к Туле. В этот решительный для Советской республики момент Ленин и Центральный Комитет партии поручают товарищу Сталину возглавить красные армии и разгромить белых. Вместо предательского плана негодая Троцкого, стремившегося подорвать оборону страны, Иосиф Виссарионович выработывает гениальный стратегический план наступления на бело-гардейцев через Харьков—Донецкий бассейн—Ростов.

По предложению товарища Сталина Серго Орджоникидзе назначается членом Реввоенсовета 14 армии. В ожесточенной битве под Орлом денкинци были разгромлены. Под руководством Сталина и Серго Орджоникидзе красные части показали чудеса храбрости. Белые полчища покатились назад. В погоне за ними была брошена Первая конная на главе с тт. Ворошиловым и Буденным.

Громя и преследуя денкинцев, Серго руководит освобождением Донбасса, он берет Харьков, выгоняет



золотогонщиков со всей левобережной Украины.

Перелом на денкинском фронте, достигнутый красными войсками под водительством Сталина и Орджоникидзе, поражение и бегство белых банд сыграли огромную роль в истории гражданской войны и подготовили дальнейшие победы Советской страны над полчищами белогвардейцев и интервентов.

В 1920 году Серго возглавляет Реввоенсовет Кавказского фронта и руководит освобождением народов Кавказа. Красные войска вступают в Азербайджан, в Баку.

Неувядаемой славой покрыли себя красноармейские части, руководимые Серго. 25 февраля 1921 г. они взорвали алое знамя Советов в Тбилиси.

И после окончания гражданской войны Серго, не покладая рук, активно участвовал в дальнейшем строительстве РККА. Ведя грандиозную работу по созданию и развитию социалистической индустрии, тов. Орджоникидзе неустанно ковал оборонную мощь СССР и всемерно укреплял Красную Армию, Красный Флот и Авиацию.

Серго знал нужды армии, умел заставить сердца бойцов и командиров пламенем советского патриотизма.

Ныне Красная Армия — сильнейшая армия в мире. Этому содействовала большевистская энергия и историческая деятельность тов. Орджоникидзе.



Во время боев у озера Хасан работники большевистской печати организовали газету «На шагута родины». На снимке: редакция за работой

Фото В. Темина

ТАНКИ ЗИМОЙ

Полковник В. ТЕРЕЩЕНКО

Боевые действия войск зимой протекают несколько иначе, чем в теплое время года. Снежный покров и низкая температура создают ряд затруднений и ставят перед всеми родами войск, и в частности перед танками, новые задачи, без правильного решения которых невозможно успешное проведение боевых операций.

Танки в зимнее время, как показывает опыт войны в Испании, найдут самое широкое применение. Зимой 1937 г. во время наступления республиканцев на теруэльском направлении, танки, несмотря на наличие глубокого снега, действовали успешно, и помогли республиканцам мощным ударом овладеть г. Теруэль. Но здесь же еще раз было проверено, что для успешного применения танков необходимо обязательное соблюдение выработанных теорией и практикой приемов их вождения, сбережения и т. д.

Танк — носитель очень высоких свойств вездеходности, ударной мощи и огневого могущества в условиях снежной и холодной зимы требует к себе повышенного внимания.

Снежный покров несколько сокращает скорость движения, но вообще говоря не является серьезным препятствием для танков, если характер снежного покрова в достаточной степени известен, а за рычагами машины сидит искушенный опытный и обладающий знаниями механик-водитель. Но и танк, как всякая боевая машина, имеет соответственно своей мощности определенный предел возможностей.

Прокходимость танка по снежному покрову зависит от качества (состояния) и глубины снежного наста. Так, например, слой пористого сухого снега, глубина которого выше величины клиренса машины, танк при умелом водителе преодолевает без особого труда. Снег, под влиянием веса танка, оседает, причем осадка снега тем больше, чем выше его слой.

При очень глубоком снеге в результате осадки может получиться, что снег уплотнится до предела и свободно выдержит вес машины, а гусеницы провалятся, но не будут еще иметь сцепления с почвой. В этом случае танк застрянет и его придется выводить при помощи тяга-

ча. Бывает и так, что танк, стремясь взять большое пространство глубокого наста с разгона врывается в него и, продвигаясь вперед, толкает впереди себя все большее и большее количество снега. Скорость постепенно замедляется и, наконец, наступает момент, когда перемещение ступора становится выше сил мотора.

Таким образом мы видим, что для преодоления рыхлого (малослежавшегося) снега существует для каждой машины свой предел возможностей. В конечном счете все зависит от мощности мотора, величины клиренса и опытности механика-водителя.

Снег, слежавшийся, плотный и глубокий, но недостаточно твердый, чтобы выдержать давление гусениц, иногда является серьезным препятствием. Танк даже с мощным двигателем может оказаться бессильным. Провалявшись в такой наст, танк остановится потому, что не сможет преодолеть сопротивление большого количества плотного снега.

Серьезную опасность в зимнее время таит в себе недостаточно тщательно разведанная местность, когда истинный характер рельефа ее (балки, овраги, кустарник и т. п.) скрыт белым ровным ковром зимы.

Как мы уже указывали, успех преодоления снежных наносов зависит не только от машины, но и от человека, управляющего ею. Необходимо

обладать большим искусством и опытом, чтобы вести машину в соответствии с требованиями обстановки пути. Надо видеть, понимать характер препятствия, знать, как его преодолевать, чтобы пройти без задержки. Совершенно очевидно, что при преодолении неожиданно возникшего препятствия всегда имеются элементы случайности.

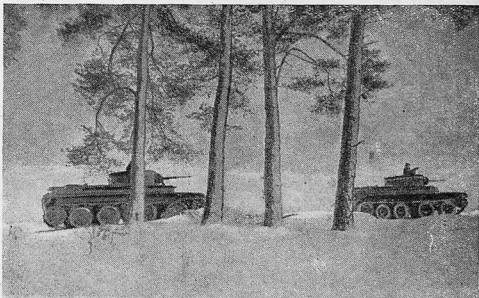
Все это обязывает танковые подразделения и экипажи во всех случаях движения вне дорог производить перед маршем тщательную разведку и изучать характер рельефа местности по карте.

Низкая зимняя температура воздуха также оказывает большое влияние на работу мотора, особенно в водяном охлажденном, и на другие агрегаты танка.

При всякой более или менее длительной остановке в условиях мороза в 10—15° незначительное отношение к машине и несоблюдение известных предупреждающих мер может привести к аварии.

Низкая температура ведет к быстрому охлаждению мотора, сгущению масла, а в двигателях с водяным охлаждением к быстрому замерзанию воды.

Во избежание перечисленных последствий при всех длительных стоянках необходимо периодически заводить и прогревать моторы, производить



Танки на опушке леса

Фото Кислова

эту операцию тем чаще, чем ниже температура, а если позволяет обстановка, надо накрывать машины брезентами, оставляя внутри включенными специальные танковые обогреватели.

При длительных стоянках в своем тылу в условиях, где быстрое приведение части в боевое состояние не так необходимо, как на фронте, масло и воду следует сливать.

Для заводов охлажденного двигателя надо прибегать к применению танковых обогревателей, подогретого масла и горячей воды. Заводку можно производить только от стартера или рукояткой, а отнюдь не при помощи буксировки.

Таким образом мы видим, что условия, создаваемые морозами, увеличивая сроки подготовки танков к бою, снижают мобильность частей, повышают расход горючего, требуют наличия подогревателей, кипятильников для воды и прочего дополнительного оборудования, ставя тем самым танковые экипажи перед необходимостью или останавливать машины в населенных пунктах, или иметь при себе специальное, довольно громоздкое полевое парковое оборудование.

Остановимся на особенностях вождения танков зимой. Движение даже по дорогам требует от водителя практических навыков и специальных знаний.

Установлено, что большинство аварий и поломок случаются на шоссе, т. е. при движении по наиболее совершенной дороге. Происходит это потому, что неопытный механик-водитель, успокоенный качеством пути, понижает внимание и не следит за

характером дороги на всем ее протяжении.

По скользкому шоссе идет танк. Легкий поворот приводит к неожиданному заносу машины. Водитель переходит к резкому торможению, но вместо поправки происходит более сильный занос со скольжением на быстром ходу в сторону ювета или другой машины. Вот почему надо твердо помнить, что при движении по шоссе никогда не следует допускать резкого торможения, так как даже на средней скорости оно может повлечь за собой занос машины. Двигаться при таких условиях надо по середине шоссе, а тормозить в нужных случаях только плавно и постепенно. Если при перемене направления торможения одной из гусениц машина не поворачивается (гусеница буксует), то следует быстро отпустить рычаг управления стороны поворота и затем вновь перейти к плавному притормаживанию нужной гусеницы, увеличивая одновременно с этим число оборотов мотора.

При движении по участкам шоссе, занесенным большим количеством снега, встречные заносы, если они преодолены для данного танка, можно брать при помощи «живой силы» машины, т. е. с разгона, пробивая слой снега. Если танк при этом все же застрянет или остановится, то следует выйти из машины, проверить насти и, если возможно, вторично идти на препятствие, осадив для этого машину и взяв нужный разгон. При невозможности пробиться следует обойти преграду целиной по разведанному направлению.

Обледенелые спуски на шоссе необ-

ходимо преодолевать с большой осторожностью. На спусках надо производить торможение только с помощью мотора и двигаться точно по середине дороги. В случае заноса машины, выводит ее на нужное направление производится при помощи плавного включения соответствующей гусеницы с одновременным увеличением числа оборотов мотора. Подъемы, как правило, преодолеваются с разгона.

При движении по проселочной дороге танк всегда будет испытывать затруднения. Вследствие недостаточной ширины проезжей части пути и обилия снега одна гусеница будет перемещаться по ровному полюту, другая по целине. В результате разницы сопротивления танк все время будет сноситься в сторону целины. В таких случаях рекомендуется совершать движение прямо по целине вдоль дороги, с выходом на нее в пунктах переправ через различные преграды.

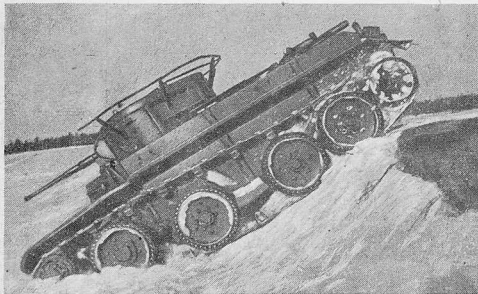
Движение по целине при глубоком снежном покрове возможно только после предварительной тщательной разведки. Путь избирается хотя бы и более длинный, но с наименьшим количеством оврагов, крутых спусков и подъемов, переправ через ручьи и болота и с меньшим слоем снега.

Повороты на снегу следует делать только на больших радиусах. Повороты резкие и на малых радиусах могут повлечь за собой большое погружение гусениц в снег и застревание машины.

С особой осторожностью надо двигаться по малому и мокрому снегу, непрерывно наблюдая при этом за ходовой частью машины. Снег налипают на внутреннюю сторону гусениц, оседает на ведущих и направляющих колесах и, спрессовавшись, образует слой ледяной корки, которая при больших ее количествах может вызвать разрыв гусеницы или деформацию натяжных приспособлений. Кроме этого от налипающего снега и льда портится резиновая часть катков. Для предупреждения возможных поломок следует периодически очищать налипающий снег и скалывать образовавшийся лед.

Разведка пути для одиночной машины производится на лыжах самым экипажем. Отсюда вытекает соответствующее правило — каждый танкист должен быть прекрасным разведчиком и лыжником.

Разведка путей и противника зимой производится, как правило, разведывательными дозорами, или группами, в состав которых кроме танков всегда входят лыжники. Лыжники обладают более высокой, чем танки,



Новая машина уверенно берет препятствие

Фото Кислова



Участник боя в районе озера Хасан, лейтенант В. П. Рудин

Фото П. Русанова

проходимостью и при их помощи можно установить и проложить (обозначить) на местности наиболее удобные маршруты для движения и действия боевых машин.

До соприкосновения с противником при разведке, движущейся по дороге, танки могут буксировать лыжники, сохраняя этим их силы и ускоряя темп движения всей группы. Как только разведка выйдет в полосу возможной встречи с врагом, лыжники немедленно переходят к самостоятельному движению, выбрасываются вперед и в стороны от оси маршрута и под прикрытием оружия танков приступают к осмотру местности и розыску противника.

Марши танковых частей и подразделений в зимних условиях совершаются преимущественно по постоянным дорогам, лучшими среди которых являются шоссе. Они удобны и надежны во всех отношениях, имеют достаточно прочные дорожные сооружения, ширина их проезжей части позволяет совершать обгоны и развязки встречных машин. Исключением являются проселочные и временные зимние дороги (местного значения). У последних ширина проезжей части обычно настолько узка, что она меньше ширины хода танка. Это создает затруднение, о которых мы упоминали при рассмотрении вопросов вождения.

Движение вне дорог по целине может производиться только после того, как тщательно разведаны избранные направления и проложены саперами временные дороги или колесные пути. Такие пути применяются главным образом для сосредото-

чения танков перед боем или для выхода разрушенных участков постоянных дорог.

Приезды и остановки делаются, как правило, в населенных пунктах, что обеспечивает нормальный отдых людей, наиболее удобные условия для осмотра и ремонта машин, а также надежную маскировку от воздушного наблюдения врага.

Маскировка машин на марше и в период сосредоточения танков на поле боя днем достигается путем окраски машин под тон местности (комуфляж). Лучшее укрытие от взоров противника — темная ночь. При длительных остановках танков на открытых местах можно применить маскировочные сети с вшитыми в них кусками белой ткани.

Направление движения танков демаскирует следы гусениц на снегу. Воздушный наблюдатель противника может не заметить хорошо укрытых танков, но всегда может разискать их по следам. Учитывая это, надо во всех случаях, требующих скрытности действий, применять один из способов заматывания следов. Наиболее простой и продуктивный способ — заматывание следов при помощи ветвистого дерева, подвизанного к крюку трактора.

Участие танков в бою в зимних условиях требует особых подготовительных мероприятий.

Как известно, успешное применение танков должно базироваться прежде всего на внезапности и массированности их удара. Следовательно, не считаясь с трудностями, надо подвести и сосредоточить танки скрытно, что сделать не так просто.

Сосредоточиваться придется глав-

ным образом ночью, тщательной заматав за собой все следы. Располагать танки на выжидательных позициях надо предпочтительно в населенных пунктах или вблизи их, что позволит провести достаточно полноценную подготовку машин и людей к бою.

Пребывание танков на исходных позициях должно быть сокращено до возможного предела. Лучше, если позволяет обстановка, идти в атаку прямо с выжидательных позиций.

Снежный покров затрудняет атаку и маневрирование танков. Если на территории, занятой своими войсками, можно проложить и обозначить наиболее удобные маршруты, то на территории противника, этого сделать нельзя. Выходом из положения является тщательное изучение по карте рельефа местности, занятой противником, а также характера его позиций и продолженных им путей. Значительную роль в такой разведке будет играть самолет. При помощи визуального наблюдения и фотосъемки танкисты могут получить богатый материал для решения боевых задач. Фотоснимки отдельных участков, а если возможно, и всей занятой врагом полосы, позволяют найти пути, по которым наиболее выгодно направить удар.

Боевые курсы (направления), как правило, избираются по водоразделам (холмам, гребням возвышенностей и т. д.) или хорошо видимым местным предметам (высоты, отдельные постройки, углы рощ и т. п.) в направлениях, годных для движения машин.

Сборные пункты для танков после атаки или боя надо назначать в населенных пунктах.



Танк маневрирует в зимних условиях

День **ОБОРОННОГО** СПОРТА



Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, комбриг **В. КОККИНАКИ**

Забиться о всестороннем развитии молодежи, партия и правительство исключительное внимание уделяют физическому воспитанию молодого поколения.

Нам, летчикам, хорошо известно, как велико значение физической подготовки и тренированности. Из личного опыта я знаю, что уверенность в своих силах, точный расчет и хладнокровие, обязательные в нашем летном деле, прямо пропорциональны физическому состоянию, или, как говорят, «спортивной форме».

Крепкие, закаленные юноши и девушки, совершенствуясь в легкой атлетике, гимнастике, спортивных играх — во всех видах физической культуры, повседневно готовят себя к защите горячо любимой родины.

Особое внимание наша молодежь должна уделить занятиям оборонными видами спорта. Советские патриоты должны помнить, что в боевой обстановке стране потребуются тысячи метких стрелков, гранатометчиков, искусных автомобилистов, мотоциклистов, летчиков и парашютистов.

Обращение депутатов Верховного Совета СССР и Героев Советского Союза тт. В. Чкалова, Г. Байдукова, В. Молокова, М. Водопьянова и А. Стаханова с призывом провести всесоюзный день оборонных видов спорта встретило единодушное одобрение и поддержку всей советской молодежи, всех физкультурников, спортсменов и осовиахимовцев.

День оборонных видов спорта станет традиционным смотром боевой готовности молодого поколения.

Соревнования, походы, военные игры и маневры, организуемые в этот день, привлекут к занятиям оборонными видами спорта новые тысячи физкультурников и осовиахимовцев.

Умелой организацией, хорошей работой, внимательным отношением к новичкам — добровольные спортивные общества и Осоавиахим должны обеспечить еще более широкий размах спортивного движения молодых патриотов — верных сынов великой матери-родины.

ТЫСЯЧИ ОБОРОННЫХ ПОДАРКОВ МАТЕРИ-РОДИНЕ

ЭКИПАЖИ ТАНКИСТОВ-ПАТРИОТОВ

По примеру славного танкового экипажа — братьев-патриотов Михеевых в РККА создано немало экипажей танковых экипажей.

Недавно знаменитый экипаж танкистов Михеевых получил письмо от танкового экипажа братьев Петрухиных. Они писали:

«Дорогие товарищи! Нам, братьям — Михаилу, Павлу и Николаю Петрухиным, выпало большое счастье охранять границы матери-родины. Мы гордимся, как и вы, великим доверием нашей коммунистической партии и советского правительства.

Наш братский экипаж получил грозную боевую машину с грозным для врагов оружием. Мы заверяем ваш патриотический экипаж и депутата Верховного Совета РСФСР Владимира Михеева, что в ближайшее время полностью освоим сложную технику и, если потребуется, в нужный момент встанем на защиту советской страны.

По нашему примеру мы решили создать танковый взвод, послали письмо нашему четвертому брату Ивану и предложили ему приехать к нам, чтобы всей семьей стоять на страже границ Советского Союза».

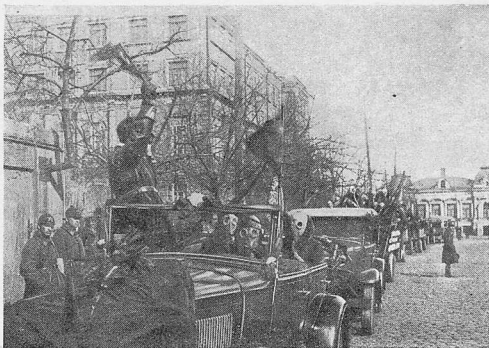
От имени михеевского танкового экипажа братьям Петрухиным ответил Владимир Михеев. Он поздравил их с высоким званием воинов Рабоче-Крестьянской Красной Армии и сообщил им, как овладевают сложнейшей техникой созданные во

всей Красной Армии братские патриотические экипажи:

«Все эти братья, — пишет тов. Михеев, — прошедшие в армию из разных городов и сел, неизвестные раньше с техникой, не покладая рук овладевают большевизмом и грозной боевой техникой.

Это возможно только в нашей стране, где у власти стоит народ, который создает свою историю, свою культуру, ежедневно укрепляет свою родину.

Могли ли мы, сыновья простого крестьянина в условиях царизма достигнуть того, что мы имеем сей-



Советские водители не будут астигнуты врасплох при воздушно-химической тревоге. Они свободно владеют противотанком

Фото Братолюбова



Тысячи молодых патриотов изучают мотоцикл. Они готовятся стать бойцами сынов. На снимке — отделение учебки г. Рыбакова (Горьковская автомотокуз)

Фото В. Храмова

час? Под руководством коммунистической партии большевиков, под руководством товарища Сталина в нашей стране создана чудесная радостная жизнь.

Японские самураи пытались отнять наш цветущий Дальний Восток, но Красная Армия нанесла захватчикам сокрушительный удар.

Если фашисты вновь попытаются напасть на нашу родину, мы будем просить товарища Сталина послать нас на передовые позиции. По приказу любимого наркома товарища Ворошилова мы поведем наши боевые машины на территорию врага и метким ураганым огнем там же уничтожим его.

САДУ ЗА РУЛЬ БОЕВОЙ МАШИНЫ

Никогда я так не волновался как в ту минуту, когда сел впервые за руль автомобиля. Казалось, что машина не будет меня слушаться, что мне грозит опасность наехать на кого-либо из прохожих. Но автомобиль послушно тронулся, я переключал передачи, придерживал машину тормозом, полностью выполняя все требования сидящего рядом инструктора.

После 25 часов практической езды я овладел управлением.

Сейчас я и 11 моих товарищей — инженеров нашего управления, пройдя курс обучения и практику, должны получить права водителей.

Мы хотим быть не просто шоферами-любителями. В любую минуту, если того потребуют интересы нашей родины, мы сядем за руль боевой машины.

Н. Гордеев

Инженер-диспетчер Главстроя
НКИП СССР

СТУДЕНЧЕСТВО — В ФОНД ОБОРОНЫ РОДИНЫ

Студенты Крымского сельскохозяйственного института им. М. И. Калинина горячо поддерживают и одобряют призы Героев Советского Союза о подготовке оборонных подарков матери-родине.

В ответ на письмо Героев, — пишут они, — мы обязуемся встретить XXI годовщину Красной Армии, Военно-Морского Флота и праздник международной пролетарской солидарности — 1 мая новыми подарками.

К 23 февраля мы дадим нашей стране 60 инструкторов ПВХО, 40 значков ПВХО 2-й ступени, 30 гранатометчиков, 10 стрелков первого класса из мелкокалиберной винтовки. Кроме этого, к концу учебного года мы подготовим 10 артиллеристов, 50 пулеметчиков, 30 радиотелеграфистов, 25 ворониховских всадников, 40 автомобилей, 10 значков ГТО 2-й ступени.

Пусть наша доблестная Красная Армия знает, что в лице советского студенчества она имеет надежных помощников, которые в любой момент могут встать на защиту священных границ социалистической родины. Каждый студент должен овладеть одной из военных специальностей. Превратим наш институт в несокрушимую крепость обороны.

КОМАНДИРЫ-МОТОЦИКЛИСТЫ

При клубе Каспийской флотилии работает кружок мотоциклистов, в котором занимаются командиры и политработники. В ближайшие дни состоится выпуск первой группы командиров-мотоциклистов.



Члены мотокружка Московского завода «Динамо» выкладывают о конструируют мотоцикла
Фото А. Межуева

РАБОТНИКИ СВЯЗИ ИЗУЧАЮТ МОТОЦИКЛ.

Кто видел на праздничных парадах колонны военных мотоциклов, вооруженных скорострельными пулеметами, тот может представить себе значение мотоцикла в современном бою. В условиях фронта мотоцикл представляет собой прекрасное средство связи.

На Минском телеграфе кружок по изучению мотоцикла — один из самых многолюдных. В нем занимаются инженеры, техники, служащие. Сейчас мы закончили теорию и приступили к политехническим занятиям. Управление машиной требует большой сноровки, умения быстро ориентироваться среди окружающей обстановки. Эти качества мы и развиваем в себе.

Мастер связи Г. Дривотин.



Слушатели автошколы Обезьянхима на занятиях. На снимке — отделение Ф. Падикашина, А. Иванова, Е. Кочина, Д. Жигалова, З. Шапалова с преподавателем Ф. Карым
Фото В. Тужевца

Аварийщикам, летунам и лодырям — не место на автотранспорте

Шофер 1-го класса Б. М. ПАСХИН

Единодушным одобрением работники автотранспорта встретили постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле».

Вместе со всеми честными тружениками нашей великой родины водители, ремонтники и все гаражные работники будут твердо и неуклонно проводить это постановление, направленное против лодырей, летунов, прогульщиков и рвачей, наносящих вред социалистическому государству, а следовательно и всем трудящимся.

Дезорганизаторы нанесли не малый ущерб московскому общественному автотранспорту (автобусному хозяйству). Учитывая недостаток водителей в 1938 году, в связи с огромным ростом автобусного парка, горе-администраторы встали на путь либерализации и заигрывания с лодырями и рвачами. «Надо создать условия, чтобы рабочие не убежали. — оправдывались эти «администраторы», — поэтому мы стараемся не нажимать».

Такой гнилой либерализм привел к тому, что труддисциплина в автобусном хозяйстве Москвы и во 2-м автобусном парке в частности в 1938 г. резко упала. Лодыри и нарушители дисциплины распоясались и творили совершенно беззаказно любые безобразия, а аварийщики вздохнули с облегчением.

Ремонтные рабочие, обязанные ночью ремонтировать машины, просиживали большую часть времени в курилке, или укладывались спать в автобусах, а в заявках на ремонт писали «выполнено», зная, что никто проверить их работу не будет.

В течение 6 дней водители одной машины писали в заявке: «сменить собачку ручного тормоза, не держится рычаг». На этих заявках слесарь Крючков каждый раз спокойно отмечал «выполнено», даже не подходил к машине. Когда воздушные шоферы потребовали от начальника профилактики расследования этого факта, то получили успокоительный совет: «Не волнуйтесь. Машин много, заявок на ремонт бывает до 300 в ночь, а слесарей мало и они не успевают

с ремонтом. Так делают многие слесари, а не один Крючков». Ответ вполне достойный администратора, «болеющего» за свое производство.

Аварии не являются пока исключением. Бригадир перегонщиков Гарнов, «лихо» подавая автобус назад, въехал в колесную поедерину бокса, разбил заднюю дверь и сломал 6 стоек. Администраторы ограничились актом, а машина простояла 6 дней в ремонте.

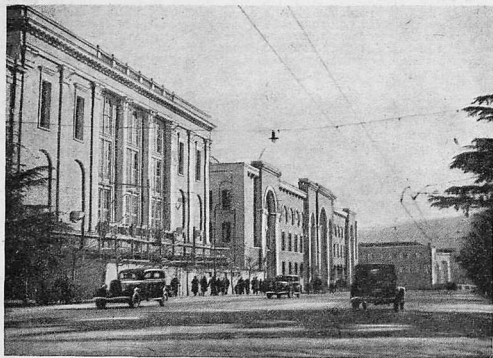
Шофер Юхин, выезжал утром из парка на Смоленской площади, перерезал дорогу полугораторной машине и подставил свой автобус под удар. Авария, правда, была незначительная, но она убедительно доказывает, что даже на старых, честно работающих кадровиков, действовала обстановка полной безнаказности, царившая в парке.

Механик Лобанов в профилактику на смерть задавал шоферам устраиваемые дефекты своей машины. В каком состоянии был Лобанов, если он даже не слышал криков работников профилактики и самого шофера. Но и этот возмутительный случай не взволновал администрацию, партийные и профессиональные организации парка. Администрация поторопилась «тихо и мирно» уволить Лобанова и на этом пока дело замерло.

* * *

Трест «Мосавтобус» производит переподготовку шоферов с III на II класс, выплачивая учащимся стипендию в 400 рублей.

Многие рвачи, получив легкую наживу, бросились в школу, а по окончании ее постарались удрать из парка. Характерным является случай с шофером Канищевым. Проработав в парке 2 недели после окончания школы, он подал заявление об увольнении представив справку врача о том, что ему запрещено работать шофером, и вторую справку об окончании курсов чертежников. На предложение перейти на работу чертежника в парке Канищев ответил отказом. При проверке справки врача выясни-



Автомобили на проспекте имени Шота Руставели в Тбилиси

Фото Гнизбург

лось, что она была выдана Канищеву до поступления в школу. Таким образом он обманул государство, поступив в школу на стипендию, не имея права работать шофером. Но Канищев этот упрек не смутил. Он дерзко ответил, что стипендию вернет обратно и может даже оплатить стоимость его обучения.

В парке заинтересовались, откуда у Канищева появилась возможность возратить стипендию и даже оплатить обучение. Оказалось, что Канищев нашел «хозяина», который получил новый ЗИС-101 и берет его шофером на оклад 700 руб. с выплатой всех расходов, связанных с его обучением.

Такие действия отдельных хозяйственников способствуют летунам ловить рабку в мутной воде и подрывают трудовую дисциплину.



Слесарь Горьковского автозавода им. Молотова, комсомолец Ф. А. Лускутов собрал тягач за 14 рабочих часов вместо 48 по норме. На снимке — Ф. А. Лускутов за сборкой тягача. Слева — мастер-комсомолец А. А. Савинов Фото В. Храмова

Общественный автоинспектор

Герой Советского Союза П. СЕМЕНОВ

Перерасход бензина во 2-м автобусном парке стал обычным явлением. Чуть ли не половина водителей пережигает бензин. Происходит это потому, что вместо строгого соблюдения закона — удерживать за перерасход — главный инженер стал собирать начальников колонн и ретарь этот вопрос голосованием — с кого удержат, кому «простить».

Рабочий комитет также не борется с пережогом бензина, опротестовывая на РКК решения администрации об удержаниях. Водители, с которых после таких двух «фильтров» все же удерживают за пережог, попадают в суд и парсуд Красно-Пресненского района решает... «деньги, удержанные с шофера такого-то за перерасход бензина возратить». Кому это на руку? Только врачам, которые благодарили либеральных администраторов и судей и уже не потихоньку, а нахально заезжают в государственный карман, воруя бензин.

Руководители автохозяйств, гаражей и парков, а также профорганизации должны твердо, по-большевистски взяться за укрепление трудовой дисциплины. Автоработники должны работать честно, по-стахановски, содействуя укреплению мощи и обороноспособности нашей родины.

Мы получили в руки могучее оружие для борьбы за укрепление трудовой дисциплины. На постановление большевистской партии, советского правительства и ВЦСПС ответим образовой дисциплиной, полной загрузки рабочего дня и повышением качества своей работы.

С ростом автомобильного парка все острее встает вопрос о борьбе с авариями и нарушениями правил уличного движения.

Штат инспекторов Госавтоинспекции в областных центрах не в состоянии в должной мере справиться со все возрастающим объемом работы. В результате — плохо обеспечен контроль за работой водителей на линии, нет достаточного наблюдения за техническим состоянием автопарка. Что же касается периферии, то там положение еще хуже, так как межрайонные автоинспекторы обслуживают зачастую до десятка районов, посещая каждый из них не чаще двух раз в год.

Большую помощь Госавтоинспекции может оказать общественность автомобильных предприятий — автохозяйств, парков, гаражей, — и в первую очередь опытные стахановцы-водители и механики.

Но Госавтоинспекция, как правило, не организует общественный актив, а если он имеется, почти не ведет с ним работу.

Ивановская городская автоинспекция, — пишет В. Десницкий, — насчитывает несколько инспекторов-общественников, но они, к сожалению, не использованы в меру их сил и возможностей. Это объясняется тем, что Госавтоинспекция их ни разу не созвала, ни разу не инструктировала.

Пример Иванов не единичен. Госавтоинспекция повторяет его в десятках областных городов и районных центров.

На этом фоне отрядным фактом является положительный опыт работы Смоленской Госавтоинспекции, сумевшей по-деловому использовать

общественный актив, направить его на наиболее отстающие участки работы автомобильного транспорта.

В Смоленске, — как сообщает т. Шипилов, — бригада общественных инспекторов существует больше двух лет.

Бригада насчитывает уже 35 человек и в ближайшее время будет разукрупнена с таким расчетом, чтобы в каждом из трех районов города была группа общественных инспекторов, прикрепленных к крупным гаражам.

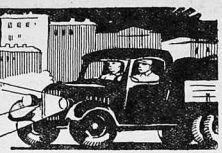
Бригада собирается два раза в месяц для обсуждения текущих вопросов. На последних собраниях обсуждались вопросы, поднятые в передовой статье «Правды» от 2 ноября 1938 года «Новости большевистский порядок в автомобильном хозяйстве».

Общественные инспекторы ведут большую воспитательную работу среди водителей, ремонтников и грузчиков гаражей. В тех автохозяйствах, к которым прикреплены постоянные общественные инспекторы, улучшилось техническое состояние автопарка, повысился коэффициент использования машин, имеется экономия горючего. Примером могут служить автохозяйства Заготзерно, Управления по очистке города и др., где работают общественники тт. Иванов (бригадир), Давыдов и Мирзаяв.

Опыт работы общественных инспекторов гор. Смоленска достаточно убедительно подтверждает необходимость самого широкого привлечения шоферов-стахановцев и других добросовестных и опытных автоработников в помощь ограниченному штату Госавтоинспекции.

НОЧЬ

в кабине ГРУЗОВИКА



Д. ВОЛЬФ

Мы выехали из 2-го парка Мосавтогруза в 8 час. 30 мин. вечера. Коля Матвеев круто развернул в узком переулке свой трехтонный ЗИС и через несколько минут был уже на Ленинградском шоссе.

В 9 час. вечера у Беспутовского вокзала и на ул. Горького оживленно как днем. Прераспаянная магистраль столицы залита светом витрин и автомобилей. Мигают разноцветные огни светофоров и реклам. Потоки пешеходов едва умецаются на тротуарах. Мягко шурша по асфальту катят беспрерывной вереницей ЗИСы, М-1, автобусы, троллейбусы. Требуется и хладнокровной дирижерской орудовые вечерней симфонии огромного города.

С Садовыми Маяковского мы свернули на Садовую. Здесь еще более оживленно. Реконструированная Садовая дает возможность автомобильному транспорту развивать большую скорость. Почти не задерживаясь у светофоров мы миновали площадь Восстания, Смоленскую и Крымскую и по новому Крымскому мосту, расцветившему гирляндами фонарей, поднялись в гору к Калужской площади.

Направо — прямая как стрела Калужская улица. В конце она переходит в Ленинские горы. Наш путь лежал по узкой асфальтовой ленте шоссе с аллеями по сторонам. Внизу, за невидимой Москва-рекой растидалась центральная часть столицы. Очертания зданий «терлись» во множестве световых точек.

Летними вечерами в аллеях Ленинских гор шумно и весело. Но зимой, в начале десятого часа здесь почти безлюдно. У редких проезжих мы проверили направление — Матвеев впервые ехал на Ленгорский кирпичный завод.

У ворот завода выстроилось с десятком грузовиков. Среди них были две машины из 2-го парка Мосавтогруза, больше часа ожидавшие погрузки. Потруженная площадка на заводе организована плохо — мала и завалена грудами битого кирпича. Машинам негде развернуться, они взбираются на груды бития. Острый замерзший кирпич рвет резину.

У шофера Алексеева стала машина, не заводится двигатель. Нужно срочно вызвать из парка саоварника. Но Алексееву не разрешили позвонить в парк. По чьему то дикому распоряжению здесь запрещено «по-

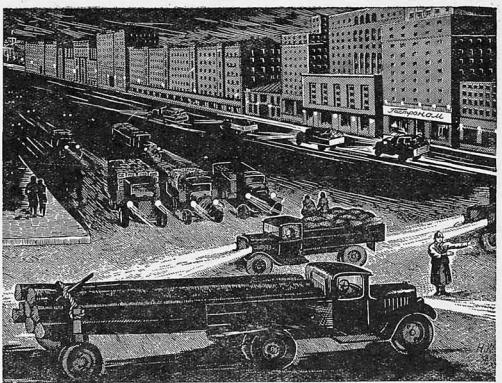
сторонним» пользоваться телефоном. Долго Алексеев спорил с ночной административной завода, ссылался на специальное постановление Моссовета, обязывающее предприятия беспрепятственно допускать в телефонную кабину машины, которых нуждаются в срочной технической помощи, и все же вынужден был оставить машину и с попутным ЗИСом уехать на заставу искать телефон... В 10 часов 35 минут, через два часа после выезда из парка Матвеев принял первый груз. Одновременно закончилась погрузка второй машины и мы выехали вместе. Вторая машина на полтора часа раньше нашей вышла из парка, но свой первый груз приняла лишь через 3¼ часа после начала смены.

На постройке жилого дома по Дорогомиловской улице нас ждали рабочие и обе машины были выгружены быстро. Затем тут же мощный экскаватор в несколько минут награвил машины землей и мы выехали на свалку в Черемушки.

Полночь. За Калужской заставой, по узкому шоссе на Черемушки в этот час можно было бы развить большую скорость, но частые ухабы заставляют шофера не отрываться от тормозов. Наш ЗИС круто сворачивает с шоссе. Километр мы едем в застывших на морозе глубоких колеях. Машину неустоиво бросает от стороны на сторону. Она дингаётся со скоростью пешехода.

В Черемушках нас ждал только один рабочий. Четыре часа он отсиживался в теплушке в ожидании машины. А теперь ему предстояло разгрузить сразу две машины. На это ушло около часа. Рядом трое рабочих разгружали пятитонку. Они кончили работу, встали на плечи лопаты и ушли в теплушку. Это — рабочие 1-го парка и им нет дела до наших машин.

Мы едем безлюдной окраиной, через железнодорожные пути. За пол-



Ночью по Садовой во всех направлениях мчатся автомобили, груженные кирпичом, лесом, продуктами. На перекрестке миллионер-регулирующих зорко следят за точностью движения

Рисунок худ. Кузьмина

ночь выезжаем к заставе. Последние пешеходы быстро покидают улицы.

Днем в Москве тесно, грузовой автотранспорт не уместится на улицах столицы. Но в эти часы оживление и ставшие такими широкими улицы принадлежат грузовому автотранспорту. По Калужской, по Садовой, по Дорогомилловской навстречу нам, за нами и во всех направлениях мчатся автомобили с кирпичом, с продуктами, с лесом. Грузовые машины везут муку на хлебозаводы и оттуда хлеб в магазины, строительные материалы для строек, продукцию московской промышленности на железнодорожные склады.

Кажется, будто застали на перекрестках милиционеры. Но они зорко следят за ночным движением. Милийские посты расставлены по всем пунктам интенсивного грузового движения. На хорошо освещенных окраинах милийских постов не меньше, чем в центре.

...Москва просыпалась. Автомашин, похоже на черепа, подметали улицы. Появились пешеходы. К трамвайным и троллейбусным остановкам спешили рабочие утренних смен. Дворники скребли тротуары. За углом звякнул первый трамвай. У молочных громыхали бидоны. Но еще была ночь и горели фонари...

Долго и безуспешно мы колесили по территории кирпичного завода № 2, пока развезли печь, у которой шла погрузка. Очереди ждали около 15 грузовиков.

В сумерке столпились шоферы. Они переругивались с заводским администратором. В углу сидел агент Москинтауры. Мы его разбудили.

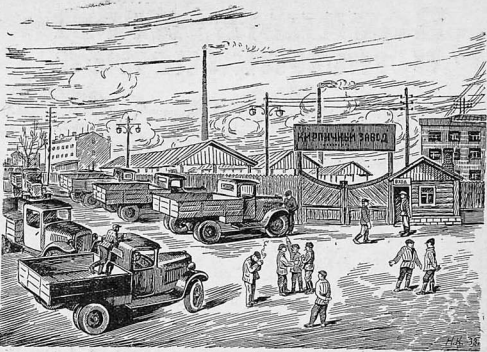
— В чем дело? — лениво спросил агент, протирая глаза. — Приехали? Ну, и становитесь в очередь!

Затор автомашин провозился потому, что к 4 часам утра две печи прекратили отпуск кирпича — кончилась рабочее время кладовщиков и они ушли домой. Работала только одна печь и около нее сразу вдвое вырос хвост автомобилей. Запасы кирпича обеспечивали одновременную погрузку только двух машин. В то же время здесь было много готового кирпича, отпуск которого не производился потому, что он еще не прошел бракеража, а работники бракеража приходят только в 9 час. утра.

Не ясно ли, что необходимо перестроить работу завода, изменить часы работы кладовщиков и бракеража? Ясно всем и каждому; кроме директора завода.

* * *

Утро. По шоссе в Черемушки и обратно бегут автобусы. Навстречу нам пролих первые грузовые автомобили с табличкой «дневная». Девора потонула в школе. У заставы уже кипела жизнь. Стало трудно проезжать мимо трамвайных остановок. Торопятся в парк грузовики, работавшие ночью. За заставой нас встретила Москва дневная. Нам открывали путь другие милиционеры.



У ворот кирпичного завода выстроился десятен грузовиков в ожидании погрузки

Рисунок худ. Кузьмина

В 9 час. 30 мин. отря Коля Матвеев дал сигнал у ворот парка. Мы поехали друг другу «спокойной ночи».

* * *

В августе прошлого года Экономсовет СНК СССР вынес решение о переводе большей части грузового автомобильного транспорта столицы на работу в ночное время. Это мероприятие направлено к тому, чтобы разгрузить днем улицы Москвы, облегчить движение пассажирского транспорта и пешеходных потоков и повысить производительность грузовых автомобилей за счет увеличения скорости движения и сокращения простоев у светофоров. Одновременно Экономсовет СНК СССР постановил соответственно перестроить работу складов, баз, железнодорожного узла.

Во многих автохозяйствах проведение в жизнь постановления Экономсовета СССР дало уже практические результаты. Например, автобаз Московского объединения столовых, где на ночную работу переведено 44 машины, добилась улучшения их работы по многим показателям. Коэффициент использования пробега по ночным машинам на 2,6% выше, чем по дневным, соответственно на 7,6 повысилась выработка в тонно-часах и на 5,3% — в тонно-километрах, на 33% снизился простои по техническим неисправностям, так как качество дневного ремонта оказалось выше.

Но постановление Экономсовета СНК СССР проводится в жизнь очень медленно. В Москве около 30 тысяч грузовых автомобилей. Из них на работу в ночное время переведено только 40%. Недавно транспортное управление Моссовета проверило

873 автохозяйства и обнаружил, что из автомобилей, имеющих право выходить на линию только ночью, некоторые продолжают работать днем, пользуясь пропусками с дневных машин, ставших на ремонт.

Руководители многих автохозяйств предпочитают работать по-старинке. Вместо того чтобы по-настоящему взяться за организацию работы автохозяйств в ночное время и провести ряд необходимых организационных мероприятий, они стараются урвать в ОРУДэ возможно большее количество разрешений на дневную работу. Есть даже случаи замены автомобильного транспорта грузовыми.

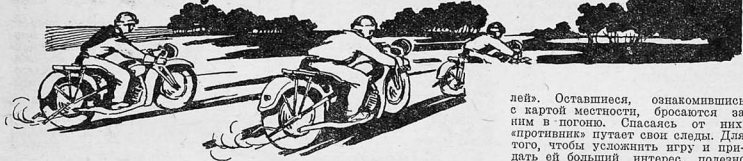
Далеко еще не перестроена работа складов. Не так давно транспортное управление Моссовета обследовало работу 220 складов железных дорог и различных наркоматов. Из них круглые сутки работали только 85. Многие склады были открыты лишь до 12 часов ночи.

Велики простои автомобилей под погрузкой и разгрузкой. На товарной станции Павловской жел. дороги машины простаивают по 2—4 часа. Работа пакузаво ночью организована плохо: мало рабочих, неисправны вагоны, нехватает тележек и т. д.

Огромные простои приводят к тому, что эксплуатационная скорость машин, эффективность работы автотранспорта, переведенного на ночное время, осталась прежней, а в ряде случаев даже снизилась. Простои съедают время, сэкономленное на прогоне.

Для того чтобы грузовой автотранспорт в ночное время работал значительно эффективнее, чем днем, нужно перестроить работу самих автохозяйств, складов, баз и всех мест погрузки и разгрузки.

Военные игры мотоциклистов



Б. АБРАМОВ

В спортивных календарях прошлого года большое, почетное место было отведено мотокроссу. Мотоциклисты с большим интересом принимали участие в гонках по пересеченной местности. Эти гонки получили настолько широкое распространение, что трудно, пожалуй, назвать город, в котором еще не проводился бы мотокросс.

В 1938 г. ЦД ВЛКСМ обратился к молодежи с призывом овладеть второй — оборонной специальностью для того, чтобы в любую минуту быть готовым отразить нападение зарвавшегося врага.

Наши лучшие кроссисты Грингаут, Красовский, Гусаков, Бусоргин, Соколов, Петров и многие другие имеют все основания рапортовать о том, что они приобрели оборонную специальность. Они отлично водят машины в любых предложенных им условиях.

Сейчас задача состоит в том, чтобы опыт наших лучших мастеров кросса наиболее полно и широко передать молодежи.

Однако проводимые у нас мотокроссы страдают некоторым однообразием. Даже наиболее удачная

для проведения кросса местность не может быть настолько разнообразна, чтобы создать спортсмену-мотоциклисту все возможности для выявления тренированности и мастерства.

Многие виды кроссов и спортивных игр на мотоцикле у нас забыты или вообще не культивируются. А таких видов игр и спортивных соревнований немало. Проведение их внесет разнообразие и новизну и тем самым повысит боевые качества наших мотоспортсменов.

К таким играм следует отнести военно-спортивную игру «погоня за противником». Игра эта заключается в следующем: выбирается определенный сильно пересеченный участок (с бродами, полянами, лесными тропинками, проселком и пр.); участником заранее объявляются точки, ограничивающие территорию игры (населенные пункты, реки, железнодорожные станции, мосты и т. п.).

Из числа наиболее сильных мотоциклистов выделяется один, именуемый «противником». Остальные играющие (от 5 до 20 чел.) составляют команду «преследователей».

«Противник» уходит со старта на 5—10 минут раньше «преследовате-

лей». Оставшись, ознакомившись с картой местности, бросаются за ним в погоню. Спасаясь от них, «противник» пугает свои следы. Для того, чтобы усложнить игру и придать ей больший интерес, полезно ввести ряд дополнительных затруднений: отметить на карте участки, где «противника» ловить нельзя, разрешить «противнику» пользоваться мостами, а «преследователей» обязать идти вперед и т. п.

Если «противник» в заранее обусловленное время пойман, то победа присуждается команде «преследователей». Если же «противнику» удастся вернуться на место старта в срок, установленный перед началом игры, не будучи пойманным, он объявляется победителем.

Продолжительность игры должна определяться в каждом отдельном случае в зависимости от местных условий — проходимости выбранного участка и его размеров.

Эта игра воспитывает в мотоциклистах умение ориентироваться по карте, учит их принимать быстрые решения, развивает необходимые бойцу в военное время качества разведчика.

Незаслуженно забыта у нас очень интересная игра — выслеживание воздушного шара. Она проводится так: выпускается в воздух один или несколько шаров-прыгунов. Наблюдение за каждым из них поручается группе спортсменов-мотоциклистов. Мотоциклисты следуют за шаром, выбирая наиболее удобную для себя дорогу, но в то же время стараются не выпустить шар из виду.

Время полета шара ограничивается 1—1½ часами. Пилоту в целях маскировки разрешается скрываться за облаками, однако, время такой маскировки не должно превышать 10—15 минут. Пилот может приземлиться в любом месте, но прятаться не должен. Мотоциклисты для того, чтобы выиграть, должны обнаружить пилота не позднее, чем через полчаса или один час (смотря по условиям) после его приземления.

В тех случаях, когда к шару нельзя подъехать на мотоцикле, водитель может подойти к нему пешком. При одновременном обнаружении шара несколькими участниками преимущество отдается тому, который сумел подвести свою машину ближе других к месту посадки шара.

Эта игра может проводиться при благоприятных метеорологических условиях (отсутствии сильного ветра).

Принятое у нас кроссы можно также разнообразить дополнитель-



Пилотный первым «противника», набирая скорость, уходит в гущу леса

Фото М. Прехнера

Организовать автопробеги на экономичность

ными условиями. Можно, например, ввести препятствия, преодоление которых возможно только соединительными усилиями 2-3 чел. (глубокие рвы, заборы, валы). Участники, объединенные в команду, стартуют одновременно или с большими интервалами один за другим так, чтобы, преодолевая препятствие, оказать помощь друг другу.

К числу таких же командных соревнований можно причислить «эстафетку эстафеты». Как и в обычном легкоатлетическом эстафетном беге, первому номеру каждой команды на старте вручается эстафета. Остальные номера команды расставляются на заранее определенных и известных всем участникам этапах.

Передача эстафеты от этапа к этапу участникам доходит до финиша. Победительницей считается команда, доставившая доносение в кратчайший срок.

24 февраля московские олимпийцы и физкультурники проводят большие маневры. Во время этих маневров спортсмены-мотоциклисты должны продемонстрировать свое мастерство и готовность в любой обстановке проявить свои боевые качества.

Эти большие физкультурные маневры должны положить начало соревнованиям мотоциклистов столицы и периферии.

Все эти мероприятия должны быть четко организованы и хорошо подготовлены. Только в этом случае они дадут необходимый эффект.

Экономное расходование бензина — один из важнейших вопросов автоэксплуатации, которому справедливо уделяется весьма большое внимание. Тем не менее этот вопрос совершенно не разрешен в отношении новых марок советских автомобилей. В большинстве автобас наблюдается немалый пережог бензина, несмотря на применение регулировок, рекомендуемых автотранспортными организациями и научными институтами.

Почти в каждом крупном автохозяйстве есть стахановцы — водители и регулировщики, которым удалось практичным путем найти наиболее оптимальные регулировки карбюраторов, дающие высокие экономические результаты. Их опыт нужно изучить, проверить и передать всем автохозяйствам. Но каким путем?

Я считаю, что это можно сделать с наибольшим успехом путем организации автопробега на экономичность с участием большого количества машин на подобие пробега, проведенного Госавтоинспекцией в 1936 году по маршруту Москва — Клин — Москва.

Организацию такого пробега следовало бы взять на себя Транспортное управление Моссовета совместно с Госавтоинспекцией и с привлечением научно-исследователь-

ских институтов и автороботников гаражей и баз.

В таком пробеге должны принять участие в первую очередь автомобили М-1 и ЗИС-101, прошедшие примерно одинаковый километраж. Желательно было бы иметь две категории машин, а именно: с малым пробегом (до 10 000 км) и с большим пробегом (более 30 000 км).

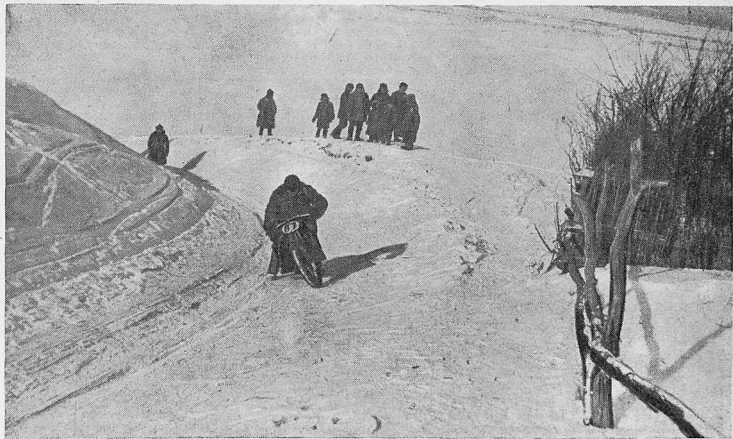
Маршрут должен быть загородный, но обязательно с определенным числом остановок, чтобы приблизить условия пробега к городским условиям работы автомобиля.

После пробега и определения расхода бензина на один километр необходимо организовать стендовые испытания карбюраторов с автомашинами, показавших наиболее экономичные результаты. Эти испытания позволят окончательно выбрать наилучшую регулировку карбюраторов при незначительном падении мощности двигателя и сохранении приемистости машины.

Такой пробег одновременно даст возможность выявить достижения стахановцев и явится серьезным экзаменом для наших автомобильных хозяйств.

Л. Афанасьев.

Аспирант кафедры «Эксплуатация автотранспорта» МАДИ.



Зимняя тренировка мотоциклистов. Мотоспортсмены на вращае

Фото М. Ирексера



СПОРТСМЕНЫ- БОЙЦЫ ГРНАТОШЕТИКИ

Чем более подготовленной в оборонном отношении приходит в Красную Армию молодежь, тем легче и продуктивнее идет работа с нею в рядах армии, тем более укрепляется оборонная мощь страны. Вот почему исключительно ценной является инициатива automотоклуба общества «Спартак», организовавшего спортивные отряды мотоциклистов.

Спортивные отряды мотоциклистов проходят военное обучение по трем основным видам: изучению материальной части пулемета, метание гранат и тренировка в противогасах.

Для проведения этой учебы приглашен специальный руководитель, хорошо знающий тактику и вооружение Красной Армии. Он знакомит молодых водителей с применением мотоцикла в дозоре, разведке. Он ставит перед ними ряд тактических задач, сначала простых, а затем и более сложных, и учит их разрешать эти задачи с максимальной быстротой и точностью.

Изучение материальной части пулемета проводится непосредственно в клубе. Мотоциклисты под руководством преподавателя знакомятся с устройством и принципом действия пулемета. В дальнейшем будут про-

изводиться и учебные стрельбы на стрельбище.

Тренировка в метании гранат производится так: мотоциклист должен пройти по заданию определенную дистанцию с условным донесением. После этого, сойдя с машины и приняв заданное положение (под прикрытием машины, с колена), он метает гранаты в точно обозначенный коридор, сначала одну, а затем и целую связку.

Походы в противогасах проводятся с постепенным усложнением тренировки: сначала по хорошей дороге, а потом по менее удобной (бульварик, проселочная дорога). По мере повышения и улучшения навыков от ровной дороги переходит к умеренно пересеченной, а затем и сильно пересеченной местности. Дистанция также постепенно увеличивается: от одного до пяти километров.

Так, увеличивая проходное расстояние и трудность пути, молодые мотоциклисты осваивают противогас, привыкают к нему, чувствуют в нем себя свободно. Противогас не мешает движению тренированного мотоциклиста. Это очень важно. В момент газовой атаки боец не растеряется: не оставая руля машины,

он быстро натянет противогас, протрет стекла, если они запотеют, карандашом — и все это сделает на замедляя выполнения приказов командования. Его не остановит пересеченная местность, брод, горы, песчаная или глинистая почва. Все это он уже преодолел, и не раз, в период своей спортивной тренировки.

Какие тактические задачи ставятся во время этой учебы перед молодыми мотоциклистами?

Задачи эти весьма разнообразны: роль отделения мотоциклистов в разведке, в дозоре, поход колонны, охранение колонны, борьба с противником большой и малой численности, общие сведения по топографии, изучение местности по карте и т. д. Каждый из этих вопросов подробно разбирается и затем разрешается на практике.

Ставятся эти вопросы не изолированно, а комплексно, причем целый ряд вопросов входит в состав одного сложного задания.

Для иллюстрации того, как проводится учеба, приведем программу, разработанную руководителем военно-тактической игры, которая должна быть проведена отрядом мотоциклистов.

Основной элемент игры — поход по маршруту Москва — Дмитров — Москва. Задачи и цели этого похода — действия походной головной заставы, высланной от моторбатальона, приобретенные навыки действовать в условиях походной колонны в боевой обстановке.

Что даст такой поход будущим бойцам?

Они научатся ориентироваться на заданной местности.

Они изучат путь своего движения и, благодаря этому, научатся присматриваться к дороге, замечать ее характерные признаки и пользоваться ими.

Часть дороги будет пройдена в противогасах — так мотоциклисты научатся преодолевать участки, зараженные ОВ.

В определенных местах пути будут проведены действия головных дозоров при встрече с малочисленным противником. На других участках разведка и дозоры встретятся с противником большой численности и будут применять метание гранат.

Для того, чтобы участники похода лучше усвоили характер и значение местности, по которой пролегал их путь, с ними должна быть проведена беседа по строительству канала Москва — Волга.



Изучив пулемет, овладев гранатометанием, мотоциклист придет в Красную Армию высокооценным бойцом. На снимке — мотоциклисты-пулеметчики на параде

Фото Д. Чернова и А. Межуева

Наконец, во время похода будет проведена массовая работа с населением. В одном или двух населенных пунктах устраиваются беседы на темы обороны страны и показывается оборонный фильм, который участники похода везут с собой.

Военно-тактические игры будут проводиться периодически.

Программа обучения спортивных отрядов мотоциклистов рассчитана примерно на 140 часов. Сюда входят не только практика, не только выезды в поле, но также и теоретические лекции, беседы и т. п.

Занятия производятся три раза в месяц. При этом отряды разбиваются на звенья-шестерки, условно именуемые отделениями. Во главе шестерки ставится прикрепляемые к ним чемпионы, рекордсмены, мастера спорта, лучшие организаторы.

Для занятий используются мотоциклы клуба и артелей.

В этой учебе до сих пор принимало участие около 45 мотоциклистов, в подавляющем большинстве молодежь допризывного и призывного возрастов. Надо полагать, что число участников спортивных отрядов будет расти. Содержательная, разносторонняя и увлекательная учеба, связанная с дальними интересными походами, совершенствованием спортивных навыков, повышением выносливости, моральных и физических качеств — все это должно привлекать молодежь. Проходя эту учебу, молодые люди чувствуют, что они идут в Красную Армию высокоценными бойцами.

Полезный опыт автомотоклуба общества «Спартак» должен быть подхвачен и широко использован другими спортивными организациями.

А. Рувинев.



Миллионы трудящихся приобретали билеты лотереи Осваивания, укрепляя оборонную мощь страны. На снимке — младший командир РККА С. Верижников, выигравший по билету 12 Веселовой лотереи Осваивания летковой автомобиль М-1.

Фото С. Доброхотова



Автоколонна берет старт у Химкинского речного вокзала

Фото М. Прехнера

УЛУЧШИТЬ ВУЛКАНИЗАЦИОННЫЙ АППАРАТ

Предложение т. П. А. НОГРЕБ (Ленинград)

Аппараты для вулканизации покрышек и камер выпускаемые трестом ВТКО (б. ГАРКО) имеют много недостатков. В частности, аппарат, полученный Охтенским химкомбинатом в 1937 г., имел крышку «самоварного» типа, а водомерное стекло было настолько плохо закреплено, что при давлении в 1 атм. оно лопалось, подвергая опасности обслуживающий персонал.

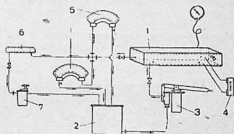
Эти непригодные детали мы заменили паровой арматурой и включили аппарат под пар от отопительной сети. Но при этом расходовалось такое количество пара, что можно было бы отопить большое здание. Мы перешли на отопление аппарата дровами, и это не дало удовлетворительных результатов, так как при подкачке в котел холодной воды давление пара падало, а следовательно резко снижалась температура, что отражалось на технологическом процессе варки резины. Тогда у меня возникла мысль ввести регенераторный цикл работы котла. Он заключается в следующем (см. рисунок).

Я установил дополнительно питательный бак 2 размером 43 × 45 см, емкостью 10—12 ведер из 2 мм железа с крышкой на болтах.

Перед работой бак заполняется водой посредством резинового шланга от водопровода. Отработанный пар из плиты 6 через конденсационный горшок 7 идет в питательный бак 2 (в него же производится продувка секторов 8). Благодаря этому вода в баке подогревается до 80°, откуда по

мере надобности подается насосом 3 в рабочий котел 1.

Все это создало постоянно температуру в рабочем котле и производительность по варке покрышек и камер увеличилась в два раза. За 7-часовой рабочий день оказалось



возможным отремонтировать не менее 100 штук камер при условии употребления клея из резины марки «ПР-4».

Большая экономия получилась и на топливе. Мы употребляем в качестве топлива отбросы бантарной мастерской и строительный мусор. Благодаря применению регенеративного цикла работы расходуется в месяц два раза топливных отбросов и ничтожное количество воды.

Несколько слов о портативных электрических вулканизаторах. Лучшим из них, с которым мне приходилось встречаться, оказалась вулканизатор завода «Электрик», которым можно и в полевых условиях ремонтировать весьма крупные повреждения в камерах с небольшой затратой электроэнергии.

ПРОСТОЙ СПОСОБ ИЗГОТОВЛЕНИЯ ДЕТАЛЕЙ

В практике ремонта автомобилей ГАЗ и ЗИС часто приходится сталкиваться с необходимостью замены некоторых деталей, изготавливаемых из резины, как например, муфты предохранителя резинового провода (дет. А — 14591), втулки к пучку оплетенных проводов (Н—203), пробки аннулюляторов и т. д.

Автомобили, поступающие в ремонт, совершенно не имеют этих деталей или они оказываются непригодными, так как резина в результате износа теряет свою упругость.

В гаражах, а также в ремонтных мастерских при изготовлении суррогатов этих деталей вручную и на слух, остается большое количество отходов ценной резины, что, конечно, совершенно неформально.

Наиболее практично и удобно в этих случаях пользоваться спенальными металлическими формами, в которых детали изготавливаются вулканизационным способом из сырой резины. Ниже мы приводим чертежи и описание конструкции форм, проверенных в работе, с помощью которых были получены детали высокого качества при минимальной затрате времени. Благодаря простоте конструкции такие формы без труда могут быть изготовлены в гаражной мастерской, где имеется вулканизационный аппарат.

Форма для вулканизации детали Н—203 (рис. 1) состоит из трех основных частей, представляющих собой металлические плиты размером 100×180 мм. Нижняя плита 1 изготавливается из полосового железа толщиной 10 мм и в ней сверлятся шесть отверстий, в которые запрессовываются шпильки 4. Средняя плита 2 выполняется из 6 мм железа и в ней растачиваются отверстия по форме детали. Верхняя плита 3 такая же, как плита 1. Отверстия в ней

сверлятся соответственно утолщенной части шпилек. Все три плиты накладываются одна на другую, как показано на рис. 1. Шпильки 5 служат для направления плит.

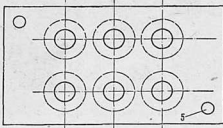
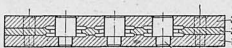


Рис. 1

Форма рассчитана на одновременную вулканизацию шести деталей.

Форма для вулканизации муфты предохранителя резинового провода (деталь А—14591) конструктивно мало чем отличается от предыдущей (рис. 2).

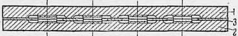


Рис. 2

После изготовления деталей следует снять сначала верхнюю плиту 3, а затем плиту 2, из которой без труда вынимаются уже готовые детали.

Плиты 1 и 2 изготовлены из полосового железа толщиной 10 мм. В

них сделаны выточки согласно контуру изготавливаемой детали. Пластина 3 делается из листового железа толщиной 1 мм.

После вулканизации следует снять верхнюю пластинку 1 с направляющих шпилек 4, а затем снять пластинку 3, из которой вынуть готовые детали.

Эта форма рассчитана для одновременной вулканизации восьми деталей.

Форма для вулканизации пробки аннулюлятора (рис. 3). Нижняя плита 1 изготавливается из полосового железа толщиной 15 мм. В ней сверлятся отверстия под сердечник 3 и растачиваются углубления для ободка пробки. Верхняя плита 2 делается из железа толщиной 10 мм и в ней сверлятся отверстия под колпачки 4. Сердечники 3 и колпачки 4 изготавливаются из круглого железа по

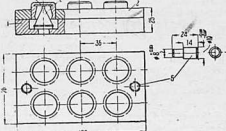


Рис. 3

размерам, указанным на рисунке. Сердечники 3 запрессовываются в отверстия железной плиты 1, а колпачки 4 в отверстия верхней плиты 2. Шпильки 5 служат для направления плит.

Закончив процесс изготовления детали надо снять верхнюю плиту 2. Готовые резиновые пробки обычно остаются на снятой плите, откуда их нетрудно вынуть.

Технологический процесс вулканизации деталей. Все детали делаются из сырой резины. Лист такой резины очищается от талька бензином. Перед работой необходимо подогреть формы до $60-80^\circ \text{C}$ и обсыпать гнезда тальком. По размерам гнезд заготавливаются кусочки резины, которые укладываются в нижнюю часть формы. Резины должно быть столько, чтобы она, закрыв верхнюю часть формы, заполнила все пустые места. В таком виде форма устанавливается на плиту вулканизационного аппарата и прижимается специальным прижимом, имеющимся на аппарате. Затем нужно подогреть форму до максимальной температуры, даваемой аппаратом, продержать ее так минут 20—30, повернуть вверх дном и продолжать подогрев формы еще в течение 20—30 мин. После этого детали готовы и их можно вынимать.

Не следует забывать, что готовые детали нельзя вынимать пока форма горячая, так как, остывая, резина становится более упругой и вынимать детали будет труднее.



Оборонная работа в цеху. По сигналу химической тревоги рабочие надевают противогазы

Блестящий успех коллектива Памирского тракта

Памирский автотранспортное управление в середине декабря выполнило годовой план, перевезя в два раза больше грузов, чем в 1937 году. Памирский тракт тянется на 600 км через перевали, превышающие 4 000 м над уровнем моря. Это — основной транспортный нерв Киргизской республики.

Теперь по тракту идут многочисленные колонны автомобилей с грузом сельскохозяйственных машин, промтоваров и продовольствия. В последние годы вдоль дороги выросли десятки поселков с домами европейского типа. Построены клубы, красивые уголки, школы и медпункты.

Коллектив Памирского автотранспортного управления, а также управления дороги воспитали сотни прекрасных стахановцев-водителей машин, механиков, дорожных рабочих и мастеров. Так, например, тов. Нары Чинев четыре года назад был безграмотным пастухом, жил в одном из горных кышлаков Памира. Сейчас он в числе лучших стахановцев-шоферов.

За последний год десятки лучших людей Памирского автотранспортного управления выдвинуты на руководящую работу. Шофер Джурбаев на ответственной работе в республиканском комитете союза шоферов Востока, техник Рахманов, депутат Верховного Совета Киргизской ССР, избран председателем Омского горсовета и т. д.

В 1937 году движение на тракте прекратилось в начале ноября. Коллектив управления Памирской дороги оказался держать тракт открытым до Мургаба (один из важнейших населенных пунктов Памира) в течение всей зимы 1938—39 гг.

Автомобили в колхозах

Возрастающие колхозные доходы дают возможность колхозам приобретать автомобили.

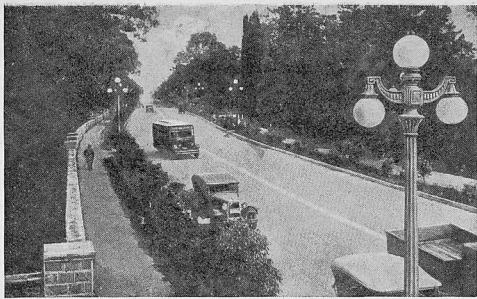
Если три года назад колхозы Бурят-Монгольской республики имели всего двадцать автомашин, то сейчас около 300 колхозов имеют более 570 автомашин. Только в 1938 году колхозы республики приобрели более 250 автомашин.

Есть колхозы, которые имеют по 4—6 грузовых автомобилей.

Автошкола в Комсомольске

Второй год существует при Комсомольском горсовете Осоавиахимская автошкола. Она выпустила около 250 шоферов 11 класса.

Сейчас в автошколе занимаются 4 группы, в которых обучается без отрыва от производства 155 человек. К 21 годовщине Красной Армии будут выпущены две группы.



Всесоюзная здравница — Сочи. Плавню и беснумо мчатся машины по асфальтированному проспектам

Небрежность Резиносбыта

Для правильной организации резинового хозяйства необходим прежде всего строгий учет, а основным учетным документом является «карточка для учета работы автошин», без которой Резиносбыт не принимает никаких претензий автохозяевам.

Карточка заводится на каждую покрышку с указанием ее основного отличительного признака — заводского номера, что дает возможность избежать путаницы при установлении километража пробега, осуществлять контроль в ремонте и при перестановке покрышки с колеса на колесо. Он необходим также для рекламаций и при списании резины в утиль.

Но, к сожалению, заводской номер автомашин является причиной многих зол. На шине аршинными буквами в специально отведенном месте печатается «Резиносбыт», а рядом с этим номер покрышки напечатан настолько мелкими цифрами и в таких неожиданных местах, что

найти его даже на новой покрышке весьма трудно, а на старой подчас невозможно. Если же номер все же удастся обнаружить, то оказывается, что нельзя отличить 1 от 7, 3 от 8 или 9 и т. д.

Все это дает возможность злоупотреблений — подрезки, подчистки номера, незаконной подмены, перестановки резины.

Непущая реклама Резиносбыта и ничтожные размеры номера являются плодом небрежности и наплевательского отношения к запросам автохозяев и автоработников.

Необходимо значительно увеличить размер цифр номера, отвести для него определенное место и ставить с обеих сторон покрышки, что даст возможность без особого труда производить проверку резины на двойных скатах.

г. Кокшетау, Северо-Казахстанская область.
В. Лисицкий.

Как повысить квалификацию

Я работаю шофером с 1936 г., получил право управления машиной в результате заочного обучения. После двухлетней работы я решил подготовиться и стать шофером II класса, но на этом пути встретил непреодолимые трудности.

Как известно, школы по подготовке и переквалификации водителей существуют только в городах, а село, в котором я работаю, расположено в 280 км от города. Несколько раз писал я в МОГИЗ, чтобы выслали мне литературу по автоделу, но всегда получал стандартный ответ: «литературы у нас не имеется».

Чтобы получить консультацию в ближайшем центре — Харькове, нужно потратить много времени и средств.

Что делать?

Таких шоферов, как я, желающих повысить свою квалификацию, много. Но автоспекция нам в этом не помогает. Часто бывает, что шоферы, приехавшие в город, не зная правил уличного движения, нарушают их и платят штрафы. Не лучше ли дать им возможность одновременно научиться их, напечатать правила в местных тиражах.

Необходимо создать постоянные консультации для шоферов в крупных населенных пунктах, насыщенных автотранспортом. Это дело областных управлений госавтоинспекции.

В. Лопатка.
Терновский свекловодхоз, Харьковской обл.

РЕМОНТ ПЛАСТМАССОВЫХ БАКОВ

Предложение И. П. КОЗЛОВА

Вследствие малой надежности различных процентов заливки трещины пластмассовых аккумуляторных баков, я предлагаю способ наложения свинцовых перемычек, дающий хороший результат. Большое число батарей, отремонтированных мною этим способом, работает безотказно в течение 7—8 месяцев.

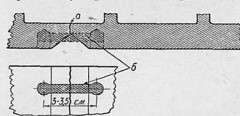
Мое предложение заключается в следующем. Конец трещины засверливается сверлом 10—12 мм (не насквозь, а в виде «глубокой потайки») для предупреждения дальнейшего растрескивания.

Горячим паяльником выбирается клинообразная канавка вдоль трещины (как при сварке) для последующей заливки ее расплавленной массой из патефонных пластинок (см. рисунок). Затем это место просушивается на электроплитке, так как сырьем или остатки кислоты в трещине разлагают ее во время резких колебаний температуры.

Сверлом выбираются парные гнезда для свинцовых перемычек на расстоянии 30—35 мм одно от другого и соединяются между собой каналом, пересекающим трещину. Гнезда и соединяющий их канал образуют

формочку для свинцовых перемычек. Таких перемычек при трещине большой длины ставится до четырех.

Формочки заливаются (при нагревой баков) свинцом до образования перемычки, скрепляющей трещину.



Окончательно трещина заливается расплавленной массой из патефонных пластинок. Масса заливается в несколько баков для последующего уплотнения шва. Перед заливкой бак в месте трещины подогревается на электроплитке до слабого размягчения пластмассы.

Для уплотнения шва на залитое место надо наложить широкую драчевую пилу и слегка прижать ее ко шву.

Ремонт при числе щелей до трех продлится не более 1½ часов.

Реконструкция авторемонтного завода

Трест Мосавторемонт приступает к реконструкции 3-го авторемонтного завода. Начиная со второго квартала 1939 года завод перейдет исключительно на средний ремонт автомашин М-1.

В связи с реконструкцией на за-

воде ведутся подготовительные работы к перепланировке цехов, устройству электроподвесной дороги.

В 1939 году реконструируемый завод сможет пропустить через средний ремонт свыше 1000 автомобилей М-1.



Машинист подъемной машины Красногвардейской шахты главзавода Свердловской области т. Е. Брагина предъявляет инспектору Осоавиахима билет лотереи Осоавиахима, на который дал главный выигрыш — легковой автомобиль

Фото С. Доброхотова

В номере:

Стр.

Указ Президиума Верховного Совета СССР. О приведении к присяге Рабоче-Крестьянской Красной Армии, Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота и войск пограничной охраны 2

Указ Президиума Верховного Совета СССР. О тексте Женской присяги Рабоче-Крестьянской Красной Армии 2
Восемнадцатый съезд партии 3
Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, комбриг В. КОККИНАКИ.—Красная Армия — гордость советского народа 5

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, полковник А. ЯПИДЕВСКИЙ.—Серго Орджоникидзе и Красная Армия 7
Подполковник В. ТЕРЕЩЕНКО.—Танки зимой 9

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, комбриг В. КОККИНАКИ.—День оборонного спорта 12
Тысячи оборонных подарков матери-родине 12
Шофер 1-го класса Б. М. ПАСХИН.—Аварийщикам, летчикам и лодырям не место на автотранспорте 14

Герой Советского Союза П. СЕМЕНОВ.—Общественный инспектор 15
Д. ВОЛЬФ.—Ночь в каюзе грузозавка 16

А. АБРАМОВ.—Военные игры мотоциклистов 18
Л. АФАНАСЬЕВ.—Организовать автопробеги на экономичности 19

А. РУВИМОВ.—Спортсмены — бойцы-гранатометчики 20
П. А. КОГРЕБ.—Улучшить вулканизационный аппарат 21
А. ЧЕРКАСОВ.—Простой способ изготовления деталей 22

В. ЛИСИЦКИЙ.—Небрежность резинобыта 23
И. П. КОЗЛОВ.—Ремонт пластмассовых баков 24

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима СССР

Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.

Уполн. Главлита А—4726
Техред. В. Сопальков.

Зак. т. 205. Тираж 70.000

Бум. 60×92 см^{1/8}, 3 печ. листа.

Кол. зн. в 1 печ. листе 80.000.

Журнал сдан в набе. 17/1 1939 г.

Подп. к печати 9/II 1939 г.

Тип. изд-ва «Крестьянская газета», Москва, Суцеская, 21.

Цена 50 коп.

155
КРАСНАЯ ПРЕСНЯ, 6.2
КВ. 3
ЛЕЙСТ.
15 1.10. 20 РУЛЕМ

