

Журнал "За рулем"

№ 5, 1970

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": № 5, 1970 / – М.: Книга по Требованию, 2023. – 36 с.

ISBN 978-5-458-66545-2

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

ISBN 978-5-458-66545-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

учились метко стрелять, метать гранату, изучали мотор, садились за руль автомобиля, трактора, за штурвал самолета, прыгали с парашютом. Смолоду привыкли они связывать свою судьбу с судьбой Родины, упорно готовились к вооруженной защите. И когда этот настал, молодые патриоты с честью выполнили свой долг. Более 600 орденов и нагрудных знаков отличия удостоены воины Советского Союза.

В числе героев войны, ее беззаветных тружеников мы называем танкистов и пехотинцев, летчиков и моряков, артиллеристов и саперов, связистов и разведчиков... Важную боевую работу выполняли и наши транспортники, в частности, военные автомобилисты. Всем участникам минувшей войны известно, сколько смертельных опасностей подстерегало водителей на расхлестанных фронтовых дорогах. Но какими бы трудными и опасными ни были задания автомобилистам, они их выполняли с честью. Большие перевозки войск, особенно при перегруппировках, подвоз всего необходимого для боя и жизни, обеспечение маневра артиллерии, действия в составе передовых моторизованных отрядов, эвакуация раненых — вот далеко не полный перечень задач автомобильных частей и подразделений. Автомобильный транспорт за годы войны было перевезено более 100 миллионов тонн различных грузов. Военные водители вместе с воинами других родов оружия мужественно ковали победу над врагом. Пятнадцать автомобильных частей были присвоены почетные наименования, ряд из них стал гвардейским.

Подвиги воинов Советских Вооруженных Сил неисчислимы. В героическую летопись боевой славы вписали яркие страницы представители всех родов и видов оружия. И все они постоянно чувствовали на себе щедрую всенародную заботу, которая вдохновляла их на беззаветный ратный труд во имя победы.

В труднейших условиях военного лихолетья труженики нашего тыла, порой откашивая себе даже в самом насущном, сполна обеспечивали воинов питанием и одеждой, первоклассным оружием и боевой техникой. На полях сражений воевало оружие, созданное всеми народами нашей страны. Припомню, что освобождавшие Киев, Днепропетровск, Харьков, Донец, Ворошиловград танки и самолеты носили имена Москвы и Ленинграда, Тамбова и Баку, Ташкента и Саратова, Тбилиси и Челябинска. В бой с гитлеровцами шли танковые колонны «Киев», «Советская Украина», «Колхозник Сумщины»... 91-й отдельной танковой бригаде, в рядах которой я воевал, были вручены 30 танков «Житомирский колхозник». Большая часть боевых машин, поступившая в 1945 году в наш 6-й гвардейский танковый корпус 3-й гвардейской танковой армии, была построена на средства трудящихся. Женщины Южно-Казахстанской области (гор. Чимкент) прислали воинам нашего корпуса 26 танков. Мы получили также боевые машины, изготовленные на личные сбережения комсомольцев и молодежи Полтавщины, трудящихся Молдавской ССР, Киева, Якутской АССР.

Техника была замечательной. Она создавалась самоотверженным трудом наших танкостроителей. За время войны они выпустили около 100 тысяч танков и САУ, то есть в полтора раза больше, чем Германия. Беспримерный энтузиазм

проявили труженики артиллерийских, авиационных, судостроительных, автомобильных и многих других предприятий.

Наш героический рабочий класс с честью справился с колоссальными трудностями задачами, поставленными партией, выковал оружие победы. Не только по количеству, но и по качеству многих видов оружия советская промышленность превзошла немецкую. Величайшую преданность Родине доказало наше колхозное крестьянство. Беззаветно трудилась во имя Отчизны советская интеллигенция.

Легендарный подвиг советских воинов на фронте, славный подвиг тружеников нашего тыла, героические дела партизан и подпольщиков не имеют равных себе в истории человечества.

Победоносное завершение Великой Отечественной войны еще раз убедительнейшим образом показало, что в мире нет таких сил, которые могли бы

Западной Европе миллионные армии. Серьезную угрозу миру и безопасности в Европе представляет оживление нацистских и реваншистских сил в ФРГ. Западногерманские реваншисты рвутся к ядерному оружию, стремятся пересмотреть итоги второй мировой войны. Их территориальные притязания выходят далеко за пределы границ гитлеровского рейха 1937 года.

В этих условиях укрепление обороноспособности Советского Союза, всех стран социализма есть объективная и жизненная необходимость. Наша Коммунистическая партия, правительство, советский народ, руководствуясь заветами В. И. Ленина о защите социалистического Отечества, проявляют неустанный заботу об укреплении Советских Вооруженных Сил.

За послевоенные годы в результате постоянных гигантских успехов советского народа в коммунистическом строитель-



Сентябрь 1969 года. Воины братских армий на совместных учениях «Одра — Ниса». Высадка десанта морской пехоты.

Фото В. Мусазьяна (ТАСС)

сокрушить социализм, покорить народ, верный идеям марксизма-ленинизма, беспредельно преданный социалистической Родине, сплоченный вокруг ленинской партии. Итоги войны — суровый урок истории, грозное предостережение империалистическим агрессорам.

Однако империалисты не отказались от политики военных авантур. События последнего времени с еще большей силой подтвердили выводы международного Совещания коммунистических и рабочих партий о том, что силы империалистической реакции продолжают наращивать агрессивные планы. Вдохновителем их является американский империализм, который превратился в штаб антикоммунизма, в центр международной реакции и милитаризма. На его черном счету только за последние годы — вооруженная интервенция против Вьетнама, Кубы, Панамы, Доминиканской Республики, военные провокации, активная поддержка агрессии Израиля против арабских государств.

Созданный в 1949 году против сил демократии и социализма агрессивный Североатлантический военный блок — НАТО уже израсходовал на гонку вооружений свыше триллиона долларов, начинил военные склады более чем 7 тысячами ядерных боеголовок, сконцентрировал в

стве, развития экономики наша армия и флот оснащены могучим оружием и техникой, которые находятся на уровне современных требований, а их возросшая ударная сила и огневая мощь достаточны, чтобы сокрушить любого агрессора. В Вооруженных Силах СССР сложился и окреп новый вид войск — Ракетные войска стратегического назначения. Незуваемыми стали Сухопутные войска. Они оснащены ракетно-ядерным оружием, мощными быстроходными танками, артиллерией и другой новой боевой техникой. Незумерно увеличилась огневая мощь Сухопутных войск, ударная сила и маневренность, резко повысились боевые возможности соединения и объединения. Непрерывно совершенствуются Военно-Морской Флот, войска ПВО страны, Военно-Воздушные Силы, тыл Вооруженных Сил.

Советские воины бдительно несут бесценную боевую вахту на земле, в воздухе и на море. С высоким чувством долга перед Родиной овладевают они нау-

кой побеждать. На таких крупнейших учениях, как «Днепр», «Двина», являвшихся боевым отчетом Вооруженных Сил перед партией, правительством и народом, на других учениях, проводимых совместно с братскими армиями стран — участниц Варшавского Договора, личный состав продемонстрировал высокое воинское мастерство, надежные морально-боевые качества, готовность к защите социалистического Отечества, братских стран социализма.

Последнее время учеба войск проходила под знаком деятельной подготовки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и 25-летию нашей победы в Великой Отечественной войне. В армии и на флоте широкий размах получило социалистическое соревнование. Родились многие и многие патристические начинания. Выросли ряды отличников боевой и политической подготовки, подлинных мастеров военного дела. Увеличилось число отличных воинских коллективов, умножились ряды классных специалистов.

Наши воины всегда жили и живут едиными интересами со своим народом, неразрывно связаны с ним, окружены его любовью, вниманием и заботой. Во всем этом — неисчерпаемый источник могущества Советских Вооруженных Сил.

Нынче наша армия и флот — грозная, неодолимая сила. Они способны вести современные боевые действия в любых условиях. Их мощь умножается тем, что они развиваются в тесном сотрудничестве с армиями социалистических государств — участников Варшавского Договора.

Да, мы уверены в своей мощи. Выступая на международном Совещании коммунистических и рабочих партий, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Наши Вооруженные Силы надежно защищают рубежи своей Родины, вместе с союзными армиями стоят на страже завоеваний братских стран социализма, на страже мира и безопасности народов».

Перед лицом агрессивных устремлений империализма и опасности военного нападения страны социалистического содружества крепят свой нерушимый боевой союз. Варшавский Договор — это незыблемая крепость, несокрушимая преграда на пути империалистических агрессоров.

Коммунистическая партия, правительство, советский народ и впредь будут неустанно совершенствовать оборонное могущество нашего государства, повышать боевую готовность Вооруженных Сил, всемерно укреплять единство народа и армии, улучшать военно-патристическое воспитание трудящихся.

Важное место в подготовке советских людей к защите своей Родины отводится Добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту — ДОСААФ СССР, объединяющему в своих рядах миллионы советских патриотов.

С принятием нового Закона о всеобщей воинской обязанности неизмеримо возросли задачи Общества, повысилась его ответственность за подготовку молодежи к службе в армии и на флоте. На ДОСААФ возложено обучение юношей призывного возраста основам военного дела и военно-техническим специальностям.

Высокая техническая оснащенность войск, сокращение сроков воинской службы с особой остротой ставят во-

прос о повышении качества подготовки воина еще до того, как он наденет армейскую форму. Это целиком относится и к обучению автомобилистов. Надо добиваться, чтобы из стен автомотоклубов выходили люди, имеющие хорошие моральные и волевые черты, специалисты, глубоко разбирающиеся в технике, умеющие уверенно ею управлять, обладающие крепкой физической закалкой, знающие основы военного дела.

Подготовка молодежи к выполнению своей почетной гражданской обязанности — службе в Вооруженных Силах — является делом большой государственной важности.

Нет сомнения в том, что оборонное Общество, следуя славным патристическим традициям, опираясь на многочисленный общественный актив, основу которого составляют ветераны войны, солдаты, сержанты и офицеры, ушедшие в запас, успешно справится с возложенными на него задачами.

...Праздник Победы! Сегодня вместе с нами его торжественно отмечают, как и 25 лет назад, миллионы людей планеты Земля. Прогрессивное человечество чтит бессмертный подвиг советского народа и его Вооруженных Сил, которые спасли мир от коричневой чумы фашизма.

Всемирно-историческая победа в минувшей войне была одержана нашей страной под знаменем Ленина. Верность ленинским идеям защиты социалистического Отечества, воплощение в жизнь военных заветов великого вождя являются надежным условием дальнейшего укрепления оборонного могущества Советского государства.

В расцвете своих созидательных сил, все возрастающего международного авторитета встречает наша страна 25-летие Победы над фашистской Германией. Первые слова горячей благодарности и признательности советские люди обращают к Коммунистической партии — организатору и вдохновителю всех наших побед, к славным защитникам Родины.

В этот день мы склоняем головы перед светлой памятью тех, кто геройской смертью пал в бою, защищая свободу и независимость нашего государства. Память об этих беззаветных героях вызывает у нас не только чувство скорби. В нас всегда живет и большое чувство гордости за величие свершенного ими. Вместе с ветеранами войны священное дело служения социалистической Родине продолжают ныне новые поколения молодых патриотов, верных своему долгу, славным традициям партии, народа, наших Вооруженных Сил. Советские воины — пламенные патриоты, интернационалисты, всегда готовы выступить на защиту своей горячо любимой Отчизны, на защиту великого социалистического содружества. Советские Вооруженные Силы вместе с армиями братских стран — участниц Варшавского Договора способны нанести сокрушительный удар любому агрессору, отстоять дело социализма и коммунизма.



ГОРЯТ «КОРОЛЕВСКИЕ» ТИГРЫ»

С пожелтевшей газетной страницы смотрит жизнерадостный юноша — открытое улыбающееся лицо, ровный белый ряд зубов, искрятся задором глаза. Эта фотография была в свое время напечатана в газете 6-го гвардейского танкового корпуса «Боевой призыв», которая рассказывала о том, как командир танка Т-34 младший лейтенант Александр Оськин и его экипаж первыми из советских воинов сокрушили новые сверхтяжелые танки гитлеровцев.

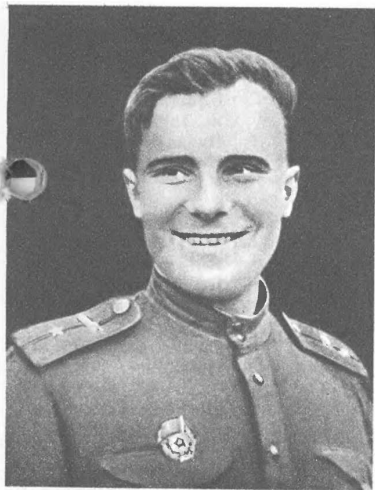
Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 сентября 1944 года в числе других отличившихся в боях на нашей земле высокое звание Героя Советского Союза был удостоен А. Оськин.

С тех пор прошло больше четверти века. Редакция «За рулем» связалась с преподавателем военной кафедры одного из московских вузов подполковником Александром Петровичем Оськиным и попросила его вспомнить события тех дней, когда его танк вступил в неравный поединок с фашистскими бронированными чудовищами и вышел победителем.

Лето и осень 1944 года памяты мне многими событиями. Наш 6-й гвардейский танковый корпус вместе с другими соединениями, освободив от гитлеровских захватчиков большую часть Польши, форсировал Вислу и вел ожесточенные бои за расширение плацдарма на западном берегу в районе Сандомира. Фашистские же войска стремились во что бы то ни стало столкнуть нас в Вислу, — спешно подтягивали резервы, бросали в бой танки, самоходные установки, артиллерию.

Помню, в те дни пошли слухи, будто гитлеровцы намереваются в ближайшее время пустить в бой особо мощные танки, производство которых держится в огромном секрете. Разведка подтвердила, что действительно фашистское командование собирается применить совершенно новые танки. А что они собой представляют, в чем их сила, в каком количестве и где будут применены, никто толком не знал. Да, откровенно говоря, тем из нас, кто днями и ночами находился в бою, особенно задумываться над этим и времени не было — то в атаку шли, то отбивали контратаки.

В один из августовских вечеров мне передали приказ командира 53-й гвардейской танковой бригады полковника В. С. Архипова (впоследствии генерал-полковника танковых войск, дважды Героя Советского Союза): выйти к населенному пункту Оглендув, где гитлеровцы силой до батальона с танками и ар-



А. П. Оськин. Фото 1944 года.

тиллерией оказывали нам упорное сопротивление.

Собрал экипаж. Как сейчас помню, стоят передо мной механик-водитель старший сержант Александр Стеценко, командир орудия сержант Абубакир Мерхайдоров, стрелок-радист сержант Александр Грудинин и заряжающий младший сержант Алексей Халычев. Ребята все как на подбор. Не раз мы уже побывали вместе в переплете.

— Дело, — говорю им, — ответственное и опасное — выбить гитлеровцев из Оглендува. Поэтому максимум собранности и осмоторительности.

Тут подошли десантники — отделение автоматчиков во главе со старшим сержантом Леоновым. Им я тоже задачу поставил.

Варвел мотор. Танк двинулся вперед. С другой стороны к Оглендуву должны были выйти танки соседнего подразделения. Но когда мы приблизились к населенному пункту, их в заданном месте не оказалось. Спустившись в ложину, стали ждать. Напрасно. Видно, по каким-то причинам наши машины задерживались. Начинать бой с целым гарнизоном одним танком было неосмотрительно. Я доложил командиру бригады обстановку. Ответ от него получил сразу же:

— Найдите удобное место, пристально наблюдайте за противником. В случае чего действуйте самостоятельно.

По ложине я вывел «тридцатьчетверку» на скошенное поле, где стояли копы соломы и необмолоченные снопы. Сгущались сумерки. По ложине потянулся туман. Оглендув, от которого мы были отделены довольно широким оврагом, стал еле виден. Замаскировав машину снопам, начали наблюдение.

Приблизительно в полночь услышали какие-то отрывочные команды, мощный гул двигателей. О том, что происходило в ту ночь в Оглендуве, мы узнали значительно позже.

...К лету 1944 года один из крупнейших танковых промышленников и конструкторов доктор Порше по личному заданию Гитлера закончил разработку сверхтяжелого танка «Порше 205», названного вначале «мышонок», а потом «королевским тигром». Это было громадное бронированное чудовище весом в 68 тонн, длиной около семи мет-

ров, шириной 3,7, высотой 2,9 метра. Появление «королевских тигров», по мысли фюрера и его ближайших военных советников, должно было повлиять на ход войны. Местом, где «королевским тиграм» впервые предстояло проявить свою мощь, был избран Сандомирский плацдарм — обширная территория, занятая советскими войсками на западном берегу Вислы.

В строжайшем секрете из сорока этих машин-гигантов был сформирован 501-й тяжелый танковый батальон. В ту памятную для меня ночь он прибыл в сопровождении подразделения эсэсовцев в Оглендув.

В напряжении мы провели всю ночь. Забрел рассвет, но туман еще не рассеивался. Неожиданно гул моторов со стороны Оглендува стал нарастать, и показалась колонна машин, медленно ползших по дороге параллельно оврагу.

— Товарищ командир, впереди танки типа «тигр», — доложил Мерхайдоров.

— Вижу. Но на «тигров» вроде бы не похожи, — отозвался я.

— Может быть, «пантеры»? — вступил в разговор Стеценко. А потом сам же усомнился:

— Нет, не «пантеры» — уж больно большие.

Колонна все приближалась, изрядно растянувшись. На грязно-серых бортах передних танков уже ясно различались черные кресты. Вот головной танк остановился. За ним на некотором расстоянии стали другие машины. Я насчитал их четырнадцать. Момент был подходящим — танки стояли бортами прямо напротив нашей пушки.

— По головному: огонь! — скомандовал я.

Выстрел, за ним другой, третий. Через мгновение мы увидели, как пламя охватило первый танк. Еще выстрел, еще, еще! Новый факел вспыхнул по ту сторону оврага. Фашистские танки, стоявшие в конце колонны, стали разворачиваться и отходить. Одна из машин направила жерло орудия в нашу сторону. Все теперь решали секунды.

Наш выстрел опередил фашистов. Удар по гитлеровскому танку был точным. Предрастветное утро озарилось еще одним факелом.

Когда фашистские танки стали поспешно отходить, мы связались по радию с командованием бригады. К нам на помощь двинулись «тридцатьчетверки». Они пустились преследовать фашистов. К месту горящих вражеских машин приехали специалисты. Тут-то и выяснилось: оказывается, наш экипаж вступил в бой с «королевскими тиграми», на которых гитлеровцы возлагали столько надежд.

Позднее один из «королевских тигров», захваченный совершенно целым и невредимым, был доставлен на выставку трофейной техники, которая была открыта в московском Парке культуры и отдыха имени Горького. Многочисленные посетители узнали здесь, как советские танкисты сокрушили сверхмощные бронированные чудовища и похоронили вместе с ними надежду гитлеровцев на перелом в ходе войны.

Сегодня, отмечая 25 лет победы над гитлеровской Германией, я с гордостью думаю о моих боевых товарищах, о воинах, не знавших страха в борьбе с ненавистным фашизмом.

Гвардии подполковник А. ОСКИН,
Герой Советского Союза

ПОЗОВУ ОТЧИЗНЫ



Из летописи оборонного Общества

Люди старшего поколения и теперь
еще помнят популярную песню:

Возьмем винтовки новые —
На штык флажки.
Их песнею

в стрелковые
Пойдем кружки...

Задолго до гитлеровского нашествия на нашу страну их были десятки тысяч, этих кружков, клубов, где миллионы советских людей изучали военное дело. И не только стрелковое оружие. Автомобиль, трактор, мотоцикл, самолет, моторная лодка — все, что имело отношение к военному делу, влекло молодых патриотов, готовящихся к вооруженной защите завоеваний Октября.

Отмечая 25-летие разгрома германского фашизма, мы обращаемся к странникам летописи предшественника ДОСААФ — Осоавиахима, который сыграл важную роль в подготовке населения к обороне страны и внес достойный вклад в дело победы над врагом.

...В течение первых пяти лет Советской власти более 11 миллионов трудящихся прошли военную подготовку в системе всеобщего обязательного военного обучения (Всевобуха), введенного по инициативе В. И. Ленина.

...Первой общественной организацией, ставившей своей целью содействие обороне страны, было ВНО — Военно-научное общество, созданное по предложению выдающегося советского полководца М. В. Фрунзе в октябре 1920 года при Военной академии (ныне академия имени М. В. Фрунзе). Задачи его были сформулированы так: изучение опыта гражданской войны, содействие подготовке тыла страны к обороне, привлечение гражданских научных сил к делу технической помощи Красной Армии. Год от года расширялись функции ВНО, росли его ряды. Оно занималось не только военно-научной работой, но и создавало стрелковые тир, отряды химической обороны, военно-научные институты, вовлекая тысячи трудящихся в военную подготовку.

...На Всесоюзном съезде ВНО, состоявшемся в марте 1926 года, было создано Общество содействия обороне страны (ОСО). К концу года оно объединяло 310 тысяч советских граждан, организовало 7360 уголков обороны, 7200 кружков военных знаний.

...В марте 1923 года образовалось Добровольное общество друзей Воздушного флота (ОДВФ). Оно успешно распространяло авиационные знания, помогало молодежи овладевать самолетом, плане-



«ДОРОГИ ЖИЗНИ»

ПЕСНЯ ВОИНОВ

Преградой пред нами
Снаряды свистели,
Но путь был —
В родной Ленинград,
Вставали навстречу
Пурга и метели,
Но воля не знала
Преград.

Мы спать забывали,
Мы есть забывали
И с грузами мчались
По льду,
И в варежке стыла
Рука на штурвале,
Смыкались глаза
На ходу.

Снаряды и бомбы
Над нами свистели,
Но жил наш родной
Ленинград.
Пургу и метели —
Мы все одолели
И мчались, не зная
Преград.

Они собрались в одном из залов Дома обороны Ленинградского горкома ДОСААФ. Неумолимое время взяло свое: изменило осанку, посеребрило сединой. Но никто, словно бы, не замечает этого. Радуются встрече. Вспоминают. Вспоминают, перебивают друг друга. Всплывают боевые эпизоды, даты, драматические события и простые житейские, порой забавные.

Вот о чем-то глубоко задумался Семен Ильич Матена. Ведет неторопливый рассказ Максим Емельянович Твердохлеб, положив на стол натруженные, со следами ожогов руки. Молча наблюдают за ним Александр Петрович Кондрин, Александр Данилович Тиханович. Рядом их друзья — водители А. П. Бойкин, П. Е. Кудрявцев, В. В. Кравченко, П. Г. Михайлин, А. А. Мерчанко, В. И. Чапаев. Командиры взводов, рот, батальонов, политработники, секретари партийных, комсомольских органи-

заций — А. Е. Белозеров, И. Е. Гришанович, М. В. Ляпалко, А. Л. Пейсах, Ф. Д. Раймус, Г. С. Соболев, Д. П. Смирнов...

Ладога. Родная Ладога. «Дорога жизни». Легендарная ледовая трасса! Сегодня эти слова на устах ветеранов. Курсанты автомоторных ДОСААФ, будущие воины-автомобилисты, присутствующие в зале, затали дыхание. Для них, слышавших грохот орудийных залпов лишь во время салютов, ладожский эпос — удивительная легенда. Но ветераны знают: они — достойны славы отцов, по первому зову готовы грудью встать на защиту советской Родины.

К ним, молодым патриотам, будущим воинам, и были обращены воспоминания героев ладожской трассы, которых собрала редакция «За рулем» совместно с Ленинградским горкомом ДОСААФ и советом ветеранов Ладоги в преддверии 25-летия победы Советского Союза над фашистской Германией.

ДЛЯ РОДИНЫ, ДЛЯ ЛЕНИНГРАДА

И. Е. Гришанович. Чтобы оценить значение автомобильной дороги, проложенной по льду Ладожского озера, величие подвига воинов-водителей и всех людей, обслуживавших трассу, надо представить положение, в котором оказался Ленинград и ленинградцы.

А. Е. Белозеров. К сентябрю 1941 года вражеским войскам ценой огромных потерь удалось перерезать главную линию Октябрьской дороги и шоссе Москва—Ленинград. Были потеряны и другие коммуникации.

В ноябре гитлеровские войска перешли к осаде города. Над ним нависла черная тень блокады. В осаде оказалось более 2,5 миллиона жителей, из них

около 460 тысяч детей. Запасы продовольствия таяли. А впереди — зима.

А. П. Кондрин. После ранения мне довелось бывать в Ленинграде. Картина была тяжелой. Булочные закрыты. Люди в огромных очередях жмутся друг к другу. Кругом ветер, холод. 125 граммов, а рабочим 250 граммов на человека — сырого, с примесью хлеба. Я видел первые окоченевшие трупы людей, умерших голодной смертью, их заносило снегом.

И. Е. Гришанович. Да, в ноябре умерло больше 11 тысяч человек. Требовалась экстренная помощь городу. Вся страна волновалась за судьбы ленинградцев. О них беспокоились ЦК ВКП(б), Ставка Верховного Главнокомандования, управление тыла Красной Армии. По инициативе Центрального Комитета нашей партии каждая республика, каждая область, край взяли на себя конкретные обяза-

тельства по снабжению Ленинграда. Из государственных фондов были выделены дополнительные средства. По стране организован всенародный сбор теплой одежды, обуви и продовольствия.

К сожалению, грузы, которые послала страна городу-бойцу, задерживались на перевалочных базах и железнодорожных линиях восточнее Ленинграда. Транспортная авиация и Ладожская флотилия не справлялись с перевозками.

М. Е. Твердохлеб. Если мне память не изменяет, 15 или 16 ноября навигация на Ладоге совсем прекратилась. Прекратилась на три недели раньше обычного — такой ранней и холодной была зима 1941-го. Город остался без хлеба, без топлива. В это суровое время Государственный Комитет Обороны принял решение проложить автомобильную дорогу по льду Ладожского озера.



С. И. Матена. 1941 г. и 1969 г.

А. Л. Пейсах. 1942 г. и 1969 г.

В. В. Кравченко. 1943 г. и 1969 г.

И. Е. Гришанович. 1942 и 1969 г.

А. Л. Пейсах. Тут собралась лишь маленькая горстка ветеранов трассы. А ведь это было огромное хозяйство. Оно именовалось ВАД-101 — Военно-автомобильная дорога № 101. Начальником ее стал заместитель начальника штаба Ленинградского фронта генерал М. Шилов, комиссаром — И. В. Шикин. Непосредственно строил ледовую дорогу 88-й отдельный мостостроительный батальон. В помощь дорожникам на Ладогу пришли рабочие батальоны Кировского, Ижорского заводов, завода «Большевик» и многих других предприятий и учреждений города. Прибыли также колхозники окрестных сел.

Г. С. Соболев. Некоторые ледовую дорогу представляют так: замерзла вода, подошли машины, спустились на лед и поехали. Нет. Сложнее все было. На трассе насчитывалось более 8 тысяч солдат и командиров. Как сейчас вижу старые бараки, насыпанные земляники, где размещались люди. Кипела стройка: вокруг звон пил, перестук топоров. Сооружались подъездные пути, склады и базы, различного рода постройки для пунктов обогрева, питания, технической и медицинской помощи. Готовили дорожные знаки, вежи, переносные щиты. Делалось и многое другое.

А. П. Бойкин. Девятнадцатого ноября поселок Коккеренов прибыл начальник штаба Ленинградского фронта генерал Н. Лагунов. Его автомобиль спустился на лед. А 22 ноября первая колонна полутонотонных автомобилей ГАЗ-АА из отдельного автотранспортного батальона майора В. А. Порчунова прошла с восточного берега на западный, доставив в Ленинград первые тонны муки.

„ДОРОГА ЖИЗНИ“ — ДОРОГА МУЖЕОТВА

А. П. Кондрин. В первую блокадную зиму ледовая трасса действовала больше 150 дней, но у каждого из нас глубже всего запали в памяти первые рейсы. Ладога капризна. В конце ноября лед еще местами перемещался, торосился, на нем образовывались трещины. Бывало, спускаешься с берега — сердце замирает: проедешь или провалишься? Растерялся, оплошал — гибель. Со мной был такой случай. На рассвете заехал в трещину. Стал выбираться, но не тут-то было; передние колеса машины все больше погружались в воду. Чтобы спасти автомобиль и муку, начал выгружать мешки. По пояс в воде. Свистит ветер, стынют ноги и руки. Устал, хочется есть. Машину спасти не смог — ушла под лед. А сам

оказался в госпитале. Тонул не один я. Вот рядом сидят Семен Матейка, Александр Тиханович, Максим Твердохлеб. Они и тонули и горели.

С. И. Матейка. В песне, словно, про нас: «и в воде мы не потонем и в огне мы не сгорим...». Но это теперь можем слова подбирать. Тогда иначе себя чувствовали. Первые рейсы были просто страшные. Неокрепший лед трещит, прогибается. Широкие трещины объезжаешь. Вначале был приказ: ездить только с открытыми дверцами, а потом их совсем снимали. Мне действительно пришлось и гореть и тонуть. Но вот выжил. А немало и погибло людей, техники, грузов — проваливались, ухвали под лед. Попадали под вражеский огонь.

Г. С. Соболев. Забегая вперед, скажу, что всего за первую зиму во льдах озера и на грунтовых участках дороги было потеряно 1004 машины. В декабре лед окреп. Наряду с ГАЗ-АА, которыми первоначально были укомплектованы подразделения, пошли трехтонные ЗИС-5. Поднялась скорость, увеличилась доставка грузов. Ледовую дорогу приравняли к переднему краю.

А. Е. Белозеров. 17-я отдельная автотранспортная бригада, обслуживавшая ледовую магистраль, в декабре-январе имела девять батальонов. Кроме того, была усилена отдельными ротами и колоннами. Техники тоже прибавилось. Ее доставляли из Москвы, Горького, Ярославля, с Урала. Всего на ледовом участке работало уже около 4000 автомобилей.

И. Е. Гришанович. Трудности, однако, не уменьшались. Активизировалась фашистская авиация. Со стороны Шлиссельбурга непрерывно шла вражеская артиллерия. Чем лучше работала дорога, тем яростнее были атаки гитлеровцев. Да еще морозы. До сорока градусов.

П. Е. Кудряцев. Особенно опасным был девятый километр.

Материалы подготовили к печати
спецкоры «За рулем» А. Бабышев,
И. Косухин, М. Тилевич

Фото В. Ширшова и из личных архивов
ветеранов «дороги жизни»



М. Е. Твердохлебов (слева)
и Г. С. Соболев. 1969 г.

М. В. Ляпкало.
1969 г.

П. Г. Михайлов. 1942 г. и 1969 г.



Таким был
контрольно-
пропускной
пункт у
деревни
Коккерено.



В. В. Кравченко. Шоферы называли его «Пронеси, господи...»

Г. С. Соболев. Да, товарищи, Ладожская ледовая трасса требовала от людей огромных усилий и огромного мужества. И этими качествами обладали советские люди. Центральной фигурой дороги был шофер. Я командовал ротой в 390-м автобатальоне. Тут есть автомобилисты из других батальонов — 385-го, 387-го, 388-го, 389-го. Все мы знаем, какой ценой обходился каждый рейс. О водителях так скажу: это настоящие герои. Они и спать забывали, и есть забывали, как правильно говорится в песне.

А. Л. Пейсах. И эту помощь ленинградцы ощутили сразу, как только начала действовать дорога. С 22 по 30 ноября в город были доставлены первые 800 тонн муки. Это было начало. Через месяц — 25 декабря ленинградцы получили первую прибавку хлеба — 100 граммов, в январе 1942 г. — вторую, в феврале — третью. В январе в среднем в сутки завозилось 1700 тонн муки, в феврале — более 3000 тонн.

Г. С. Соболев. Хотел бы добрым словом помянуть наши замечательные машины — ГАЗ-АА. Рассчитанные на полторы тонны, они брали по две с половиной, а то и больше. Простреленные, изношенные, они продолжали работать. Когда я вижу наш любимый «газик», готов стать перед ним на колени. А водители пусть сами о себе расскажут.



М. Е. Твердохлеб. Наиболее запомнившийся эпизод? Пожалуй, вот этот. В канун Нового, 1942 года повез необычный груз — мандарины для детей. Я понимал, сколько радости доставит малышам этот подарок. Половину пути прошел нормально, а потом — неприятности: за машиной начали охотиться «мессеры». Пули прошли кузов, ветровое стекло, раздробили руль. Не представляю, как остался жив. Автомобиль все же довел, хотя и без рулевого колеса. Груз доставил вовремя.

М. В. Ляпкало. Мы больше говорим о зиме 1941—1942 годов, но ледовая дорога действовала и зимой 1943 года. Она, по сути дела, представляла собой передовую. Здесь сражались тысячи бойцов разных родов оружия.

О моих друзьях-шоферах за последние годы я накопил немало материала. Не забуду, как шла под лед машина Емельянова, как застревали в трещинах автомобили Андрейчука, Попова, Тихомирова, как попадали под бомбежки и обстрелы водители Царенко, Чеберяко, Варламов, Шанцев, Сердюк, Каменев, Ляшенко, Косов, Овечкин, Воронников... Разве может изгладиться из памяти подвиг солдата-комсомольца Саши Богомолова, которого мы похоронили на берегу Ладоги. Но ни гибель товарищей, ни вражеские бомбежки, ни метели и морозы не могли остановить работу на Ладоге.

ДУША ДОРОГИ — КОММУНИСТЫ

А. Е. Белозеров. В начале января 1942 года Ленинградский обком партии обратился к работникам ледовой трассы со специальным письмом. Оно подняло людей на новые подвиги. Началось движение за круглосуточную и многорейсовую работу, за экономию горючего и сбережение техники.

И. Е. Гришанович. Инициаторы этого замечательного соревнования коммунисты Кондрин, Сердюк, Твердохлеб, Емельянов, Тиханович, Тишков, Бойкин, Матека, Кравченко, Царенко, Чикин и другие как первую, так и вторую зиму

трудились самоотверженно. Совершить три-четыре рейса — это большой трудовой подвиг, товарищи. Прикиньте: от Осиновца до Кобоны по прямой 30 километров. Каждый рейс — 60, три — 180 километров. И каких! Без сна, под огнем врага.

А. Д. Тиханович. Движение многорейсовиков уже в первую зиму приобрело массовый характер. В большинстве это были коммунисты. От них не отставали комсомольцы, которые создали комсомольские эшелоны в составе 6—10 машин и совершали по два-три рейса в сутки.

М. В. Ляпкало. Я хорошо знал начальника первого комсомольского эшелона Ивана Кудельского. Он великолепно управлял автомобилем, умел организовать и увлечь людей. К концу первой зимы на трассе было создано 50 комсомольских эшелонов.

П. Е. Кудрявцев. В нашем 385-м автомобильном батальоне, как и во всех подразделениях, движение многорейсовиков также возглавили коммунисты и комсомольцы. Водители Невзгода, Сухоруков, Корсунов, Батаев, Копылов и другие совершали в сутки по три-четыре рейса. И я делал столько же. Хочу сказать о марте-апреле 1942 года, когда начались оттепели. Снег стал таять, поверху на 50—60 сантиметров была сплошная вода, таившая не меньше опасности, чем ноябрьские трещины и воронки.

В. В. Кравченко. Подсчитано: в первую зиму за 152 дня Ладожской трассы автомобилисты наездили более 40 миллионов километров.

А. Е. Белозеров. За две зимы водители доставили в Ленинград свыше 600 тысяч тонн грузов, вывезли из осажденного города 750 тысяч жителей. Мы, автотранспортники, постоянно ощущали заботу Центрального Комитета партии, всего народа: получали технику, оружие, были снабжены всем необходимым. Это обеспечивало успех в труде и бою.

Никогда не будут забыты подвиги водителей и всех воинов легендарной ледовой магистрали. Вечно будет жить память об этом прекрасном проявлении патриотизма советских людей.

ВETERАНЫ, ОТКЛИКНИТЕСЬ

Эту просьбу единодушно выразили члены совета ветеранов ледовой дороги. За шесть лет своего существования совет сделал многое: разыскал более 400 фронтовиков, создал для музея истории обороны Ленинграда богатейший альбом «Дорога жизни», готовит подробную историческую справку о героях легендарной трассы.

Энтузиасты обращаются ко всем автотранспортникам — ветеранам Ладоги: сообщите свои адреса, расскажите о ратном труде на фронте и о послевоенной жизни.

Не забыть ему военных дней горячее дыхание.



СТРОЧКА НА РЕЙХСТАГЕ

Она появилась на одной из колонн поверженного рейхстага рядом с сотнями других надписей, начертанных советскими воинами-победителями. Строчка начинается так: «Здесь были из Ленинграда майор Андреев, Охрименко, Михайлин...»

Один из ее авторов П. Г. Михайлин — среди участников встречи.

П. Г. Михайлин. Когда наши войска, прорвав блокаду Ленинграда, погнали гитлеровцев с советской земли, двинулись на запад и мы, автомобилисты.

Хорошо помню и бои за Берлин. В одном из последних рейсов везли снаряды танкистам. Как сейчас, вижу рассвет майского утра, шоссе, исковерканное бомбами и снарядами.

В городе стрельба, бьют пушки, слетается густой дым. От бессонной ночи слипаются глаза, немеют от усталости руки. На минуту останавливаются, разминаются. И опять в путь. Наконец растянувшаяся колонна наших машин собирается вместе. С трудом разыскав танкистов, сгружаем снаряды. Потом командир разрешает отдохнуть. Утром узнаем радостную весть: гарнизон Берлина капитулировал. Бои прекратились. Спешим к центру города. Майор Андреев, старший сержант Охрименко и я пробрались к рейхстагу. Людей тут!.. Осматривая рейхстаг, каждый оставлял о себе память.

— Давайте и мы что-нибудь напишем, — предложил я. — Пришли-то сюда от самой Ладоги!

С большим трудом пробрались мы к колоннам рейхстага. Снизу они были уже исписаны. Я предложил Грише Охрименко взобраться мне на плечи. Майор Андреев нашел кусочек гипса, подал Охрименко.

— А что писать-то?

Мы подумали. И вскоре на рейхстаге появились слова о нас, ленинградцах.

* * *

Ветеран ладожской трассы Филипп Дмитриевич Раймуев, бывший секретарь партийной организации 390-го отдельного автомобильного батальона, ныне сотрудник ленинградского научно-исследовательского института, не смог тогда на встрече друзей поделиться своими воспоминаниями. Он прислал в редакцию «За рулем» письмо, в котором есть такие строки:

«Мне хорошо знакомы Андреев, Охрименко и Михайлин. Вместе с ними я совершал трудные рейсы по «дороге жизни». В то суровое время мы служили в одном батальоне. Вместе мы курсировали на машинах по фронтовым дорогам и вместе дошли до Берлина.

После войны майор Андреев демобилизовался, работал на одной из ленинградских текстильных фабрик. Он умер в 1963 году. Григорий Охрименко трудится на Урале. Петр Михайлин — в Ленинграде. Он начальник цеха в производственном объединении «Красная заря». Мы частенько видимся. Как и в молодости, он любит песни, особенно ту, нашу, ладожскую:

Эх, Ладога, родная Ладога,
Метели, штормы, грозная волна!..
Подаром Ладога родила
«Дорогой жизни» название».

УРАЛЬСКИЙ ХАРАКТЕР

Воспитанники ДОСААФ на службе в армии



Ефрейтор Виктор Пищулев.

Все тревоги внезапны. Внезапной была и эта. Около четырех часов утра в комнате дежурного раздался телефонный звонок, и с этой секунды четко отлаженный механизм пограничной службы пришел в движение: раздалось слова команды «В ружье!», следом хлопнула дверь в спальном помещении, по коридору казармы торопливо протопали сапоги, и вот уже замерли в строю пограничники. Начальник заставы оглядел солдат. Приказ: выехать на место нарушения государственной границы.

Быстро выскакивают из казармы солдаты-пограничники, бегут к машине, занимают места. С ними командир группы младший лейтенант Пучков.

Взревел двигатель. Набирая скорость, машина помчалась в сторону границы. Водитель ефрейтор Пищулев отлично знал дорогу и охраняемый участок границы, не однажды водил свой БТР на выполнение заданий. Только что это за дорога — одно название: местность влево и вправо по флангам изрезана ложбинами, все заросло кустами. Тут днем гляди да гляди, а сейчас темень, рассвет еще не скоро.

«Что там случилось сегодня? — думает водитель. — Граница нарушена? А может тревога учебная? И такое часто бывает». Холодный ветер врывается в открытый люк, водитель напряженно всматривается в набегающую под колеса колею. Небо впереди осветилось ракетой, за ней вспыхивает другая, третья. Это дозорные указывают направление преследования. Нарушителя нигде теперь не скрыться...

Ночной поиск окончен. Тревога была учебной, но пограничники действовали решительно, умело. Успеху подразделения во многом способствовало мастерство водителя БТР.

О службе Виктора Пищулева, о буднях границы мы узнали из писем командования. Пишут в автомотоклуб из разных частей. Кажется, можно привыкнуть. Но каждый раз неизменно ис-

пытываешь радостное волнение, когда получаешь письма, в которых рассказывается то об одном, то о другом воспитаннике клуба и кто-нибудь из преподавателей не без гордости скажет:

— Молодцы! Настоящими орлами стали ребята. И начнутся воспоминания: откуда пришел паренек в автомотоклуб, где работал, как учился. Помнится и мне тот день, когда военком Мотовилихинского района полковник Василий Трофимович Ишков беседовал с группой призывников, в которой был Виктор Пищулев. Полковник был придирчив, предупреждал:

— Стать шофером не просто. Учеба потребует и напряжения, и силы воли, так что подумайте, прежде чем решить.

Нет, не ошибся военком, когда в числе других направил Виктора Пищулева в Пермский автомотоклуб ДОСААФ. Именно здесь рабочий паренек впервые столкнулся с порядком, близким к военному. Строгий учебный режим в клубе, знакомство с уставами помогают формированию у юношей понятия о долге защитника социалистической Родины.

Солдат начинается не только с того момента, когда надевает военную форму. Мужество будущий воин принимает как священное наследство от старших.

Отец Виктора Александр Владимирович Пищулев, рабочий завода имени В. И. Ленина, прошел боевой путь фронтовика от битвы на Курской дуге до штурма Кенигсберга. Когда Пищулевы — Александр Владимирович и Нина Васильевна — провожали сына на службу, наказывали: «Смотри, Виктор, хорошо вежи себя, старайся, поддержи честь нашей фамилии».

Отличившись на учениях, Виктор получил первую «лычку» на погоны и сразу написал домой: «Все хорошо, за меня не беспокойтесь, не подведу». Помнил все время родительский наказ.

Виктор вырос в старой Мотовилихе, в

деревянном домике на одной из улочек знаменитой Вышки. Той самой Вышки, где горит огонь Вечной славы в память о героях революционных битв. Тут же рядом и школа № 57, где он учился восемь лет. Еще школьником, пионером слышал рассказы о героизме, видел живых героев гражданской и Отечественной войн.

До ухода на службу три года Виктор Пищулев стоял у станка. Здесь, на заводе имени В. И. Ленина он был членом цехового комитета ВЛКСМ.

В толстом журнале с актами приема экзаменов значится курсант Пищулев Виктор Александрович, обучавшийся на шофера. А преподавателям и инструкторам автомотоклуба запомнился скромный трудолюбивый паренек. Внешне он ничем не выделялся: таких через их руки прошли сотни. Учился, как и все, без отрыва от производства. С утра спешил на завод, а закончив смену, — в автоклас, и так каждый день почти полгода. Учеба давалась Виктору не всегда легко. Однако паренек оказался с характером, был внимателен на занятиях, прилежно работал в класе. Эту напористость Виктора Пищулева в учебе вскоре отметил преподаватель автодела Иван Алексеевич Чарнец, отдавший половину жизни подготовке водителей для Вооруженных Сил.

Письма, письма. Треугольные воинские штампы на конверте. Перечитываешь их и всегда стремишься представить себе, каковы теперь твои воспитанники, мысленно беседуешь с ребятами. Служат многие из них за тысячами километров, но все они связаны живыми нитями с нашим Уралом. Именно эти связи с родной землей помогают советскому воину крепко держать в руках управление боевой машиной, которую вверил ему народ.

Р. СТРЕЛЬНИКОВ,
начальник областного
автомотоклуба ДОСААФ
г. Пермь

Окончание. Начало — на стр. 5

ром, парашютом. В мае 1924 года было создано третье добровольное общество — Общество друзей химической обороны и химической промышленности (Доброхим).

...Новым крупным шагом в деле укрепления обороноспособности Советского государства явилось создание Осоавиахима — результат слияния в январе 1927 года Авиахима (образованного ранее из ОДВФ и Доброхима) и ОСО в единое Всесоюзное оборонное Общество.

...Автодор — общественная организация, действовавшая в 30-е годы, объединяла в своих рядах десятки тысяч энтузиастов — автомобилистов, автоспортсменов. Автодор сыграл важную роль в распространении военно-технических знаний, развитии военно-технических видов спорта.

...В одном из документов предвоенных лет читаем: «Центральный совет Осоавиахима предполагает подготовить в текущем, 1940 году 15 тысяч юных автомобилистов и 5 тысяч мотоциклистов».

...На Украине в 1939—1940 гг. по инициативе членов Осоавиахима — шоферов и транзисторов Куликовской МТС — из механизаторов в республике стали комплектовать танковые экипажи. Они изучали устройство танка, его вооружение, тактику боя.

...Перед Великой Отечественной войной в рядах Осоавиахима насчитывалось 13 миллионов человек, объединенных в 329 тысяч первичных организаций. Различным военным специальностям обучалось 2 миллиона 600 тысяч человек. К началу 1941 года было подготовлено около 400 тысяч водителей автомобилей, мотоциклистов, летчиков запаса, связистов, парашютистов.

В первые же месяцы войны половина членов Осоавиахима ушла на фронт.

...28 августа 1941 года ЦК ВЛКСМ принял постановление о подготовке совместно с Осоавиахимом водителей автомобилей для действующей армии и народно-хозяйства. Предусматривалось создание при первичных организациях Осоавиахима на предприятиях, в автохозяйствах, гаражах МТС, автомотолуках и автошколах широкой сети курсов. На курсы принимались юноши и девушки, достигшие семнадцатилетнего возраста. Обучение проводилось без отрыва от производства и занимало от полутора до трех месяцев.

...В учебных подразделениях Осоавиахима число общественных инструкторов по военно-технической подготовке в 1942 году достигло 13 тысяч, а в 1944 году — около 80 тысяч.

...Только в Оренбургской областной организации Осоавиахима за годы войны было обучено свыше 1000 шоферов, 2700 связистов, 117 тысяч стрелков.

...Бесстрашными и умелыми воинами показали себя в боях с врагом воспитанники оборонного Общества. Свыше 600 из них удостоены высокого звания Героя Советского Союза, многие тысячи награждены боевыми орденами и медалями.

...Огромная патриотическая работа оборонного Общества в предвоенные годы и в годы Великой Отечественной войны получила высокую оценку Советского правительства: 27 января 1947 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Осоавиахим награжден орденом Красного Знамени.

...В приветствии Центрального Комитета КПСС VI съезду ДОСААФ, состоявшемуся в мае 1967 года, говорится:

«Среди славных героев Великой Отечественной войны, чьи ратные подвиги всегда будут примером мужества, отваги и героизма для новых поколений, — немало воспитанников оборонного Общества. Многие из передовых воинов, которые ныне с честью несут службу в рядах Вооруженных Сил, также получили первые уроки военного дела в организациях ДОСААФ».



Закончились походы. Написаны и любовно оформлены отчеты. Сотни их поступили в редакцию. И в каждом — где коротко, а где обстоятельно — выражено глубокое удовлетворение виденным и известным в пути. Особенно богаты впечатления у тех, кто побывал в ленинских местах.

Нелегкая задача стояла перед жюри — отобрать из нескольких тысяч участников наиболее достойных награды. В прошлом номере мы сообщили лишь о фамилии. Сегодня — несколько подробнее о победителях.

Первой мы назвали группу красноярских автолюбителей, которой руководил инженер В. Глебушкин. В двух походах на 11 автомобилях участвовало 44 туристов. Они побывали в Шушенском, на строительстве Саяно-Шушенской ГЭС, на Назаровской теплоэлектростанции и в других районах Сибири, в Туве. Участники походов после возвращения рассказали о своих впечатлениях, подготовили стенд «По ленинским местам Сибири», демонстрировали кинофильм, снятый в пути.

По маршруту, превышающему 16 тысяч километров, прошли на трех «Запорожцах» одиннадцать автотуристов из города Мирного Якутской АССР. Возглавил эту группу техник по обогащению полезных ископаемых активист ДОСААФ Е. Николаев. Путь этой группы пролегал по Сибири, Уралу, Поволжью, Украине, Северному Кавказу.

От берегов Невы до Шушенского — таков маршрут группы передовых работников Главнавтотранса. Ехали они на десяти «Волгах». В Ульяновске, Красноярске и других городах ленинградцы обменивались опытом работы с местными автотранспортниками, проводили лекции, беседы о городе-герое на Неве, трудовых успехах земляков. Было что рассказать после возвращения домой шоферу Герою Социалистического Труда Ф. Краснову и другим участникам похода.

Творческим поиском, интересными встречами, большой пропагандистской работой отличались походы, которые совершили на мотоциклах девятно до-саафовцев Троицка под руководством методиста СТК А. Шишкина и председателя городского комитета оборонного Общества В. Гассула. О первом их походе рассказывалось в июльском номере «За рулем» за минувший год, второй проходил по Уралу, ленинским местам Поволжья.

На втором месте среди групп мотоциклистов — семеро калужан, прошедших под руководством В. Харитонова до Шушенского. Обратный путь их пролегал по Средней Азии, Казахстану, Поволжью. На третьем месте — группа шахтеров из Киселевска Кемеровской области, которую возглавил Г. Руденко. Они совершили поход по Сибири, Поволжью и Казахстану.

Интересным, впечатляющим был поход четырех автолюбителей из Свердловска. Трое из них, в том числе и возглавивший поход В. Федосеев, — инженеры «Уралмаша». Они двинулись в путь после большой подготовительной работы, поставив своей целью познакомиться с тем, как используется продукция их завода в разных отраслях промышленности. Свердловчане побывали в Российской Федерации, Средней Азии и Казахстане, на Кавказе, в Крыму. В пути преодолели несколько горных перевалов, ездили по трудным дорогам Памира, пробирались от колодца к колодцу по пустыне Каракум в районе Керки—Мары.

Много повидал во время путешествия бывший шахтер из Караганды, сейчас пенсионер И. Дорошенко. Он и его жена на «Москвиче-401» были в Средней Азии, на Украине, в Поволжье. Посетили они Дальний Восток, Москву, Ленинград. О своих поездках шахтер не раз рассказывал и в пути и после возвращения домой. Внимательно слушали его и собравшиеся в порту города Корсакова (Сахалинской области) рыбаки, грузчики, учителя. Закончил он свою беседу так: «Торжество идей Ленина — в нашей с вами счастливой жизни. Вот я, шахтер, езжу на своей машине, чтобы повидать страну».

Замыкает тройку призеров-автомобилистов экипаж инженера Л. Серебрянникова из поселка Матросово Магаданской области, который путешествовал по

На фото сверху — мотоциклисты из Троицка в Уфе.

Сибири, Уралу, Поволжью. Участники похода посетили также ленинские места Москвы.

М. Ширнину из Желтых Вод Днепропетровской области присуждено первое место среди мотоциклистов-одиночек. Он на машине Минского завода совершил два похода общей протяженностью более 18 тысяч километров. Участник минувшей войны, командир взвода автоматчиков М. Ширнин во время боя за Чапешт в полуразрушенном доме обратил внимание на подшивку немецкой иллюстрированной газеты за 1924 год, в которой было несколько фотографий В. И. Ленина. Он взял фотографии в полевую сумку. И вот, спустя почти 25 лет, М. Ширнин решил передать дорогие для него реликвии Дому-музею В. И. Ленина в Шушенском. С маршрутной книжкой участника заочных соревнований он побывал в Сибири, Прибалтике, Ленинграде, Поволжье, в Москве. Умело использовал в пропагандистской работе материал, накопленный во время походов.

С богатыми впечатлениями возвращался из походов машинист локомотива из поселка Мундыбаш Кемеровской области Г. Головацкий. О первой его поездке рассказывалось в августовском номере журнала за минувший год. Второе путешествие было вновь по Сибири, а также по Казахстану. У него немало интересных наблюдений. Приведем лишь одну небольшую выдержку из отчета о посещении Красноярска: «Мне приходилось бывать в этом городе лет десять назад. То, что я увидел теперь, откровенно говоря, просто ошеломило. Город разросся, стал шумнее, оживленнее, ну и, конечно, моложе. Выросли новые кварталы жилых домов, корпуса заводов, всюду видны башенные краны... Движение такое, что кажется, все красноярцы сели на автомобили...»

А вот третий призер — В. Уваров. Это преподаватель физвоспитания одной из средних школ Макеевки Донецкой области. В его туристском активе, как участника соревнований, два похода. Первый — Украина — Москва — Ленинград — Псков. Второй — Украина — Северный Кавказ — Поволжье — Сибирь — Казахстан — Киргизия — Таджикистан — Азербайджан — Грузия. Нетрудно представить себе, с каким увлечением слушают ребята его беседы о путешествиях.

Учитывая, что в соревнованиях участвовало много автомотористов, проводивших большую работу во время путешествий и после возвращения домой, жюри решило наградить дипломами еще семь групп автомобилистов и 17 групп мотоциклистов: группы автомобилистов, которыми руководили А. Чебыкин (Красноярск), П. Сычев (Магадан), С. Волкештейн (Москва), С. Копылов (Томск), В. Будников (Талды-Курган), А. Клопин (Свердловск) и В. Витерман (Киселевск, Кемеровская область); группы мотоциклистов: М. Ключников (Тула), А. Пачалия (Феодосия), И. Макаров (Кемерово), И. Ашкинази (Москва), М. Тюрин (Ливны, Орловская область), А. Волошин (Вильнюс), С. Волков (Харьков), М. Маак (Таллин), В. Козловский (Рига), Р. Копылов (Чимкент), В. Наврозрашвили (Тбилиси), Т. Филатов (Сумгаит), Ю. Гаранин (Красногорск), А. Рулев (Холмск, Сахалинская область), Н. Платов (Пенза), Н. Калягин (Пятигорск), В. Шумовский (Киев).

Жюри решило также отметить дипломом группу Московского завода авто-тракторного электрооборудования (АТЭ-1) за массовость (79 участников) и работу, проведенную во время путешествия по маршруту Москва—Минск.

В небольшой статье, к сожалению, нет возможности рассказать о всех, кто награжден специальными призами. Ограничимся лишь краткой характеристикой групп, чьи маршруты признаны наиболее интересными. Это тринадцать мотоциклистов судостроительного завода «Балтия» из Клайпеды Литовской ССР. Они прошли по местам Литвы, куда поступала и откуда распространялась ленинская газета «Искра». Затем — группа мотоциклистов учащихся Элистинского политехникума. Они совершили путешествие Элиста — Ленинград — Москва — Шушенское. В Ленинграде и Москве встречались со старыми большевиками, не раз слушавшими выступления В. И. Ленина. Записи об этих встречах, как и другие материалы, собранные в пути, переданы организуемому при техникуме музею В. И. Ленина.

И наконец, группа студентов втуза завода имени Лихачева. Они побывали на автомобильных заводах в Горьком, Запорожье, Кременчуге, Львове, Минске, Жодино, а также на строительстве автозавода в г. Тольятти.

Скоро новый туристский сезон. По магистралям страны помчатся автолюбители, мотоциклисты. Желаем вам, друзья, счастливых стартов, интересных путешествий.



Красноярские автолюбители переправляются на пароме через реку Чулым.

Идет смотр спортивной и оборонно-массовой работы

В городах и селах молодежи, комсомольцы, члены оборонного Общества все активнее готовятся к смотру-экзамену спортивной и оборонно-массовой работы. Большое место в смотре занимает военно-техническая подготовка. Вот что рассказали нам секретарь комсомольской организации Волгодонского химкомбината имени 50-летия ВЛКСМ Н. Русанова и секретарь Нижнетагильского городского комитета ВЛКСМ И. Степанов о том, с какими показателями комсомольцы, досафовцы идут к смотру.

К стартам готовы

Город Волгодонск, можно сказать, не вышел еще из комсомольского возраста — среди жителей много молодежи. К примеру, на нашем химкомбинате работает около полутора тысяч юношей и девушек. Как мы готовимся к предстоящему смотру-экзамену по военно-техническим видам спорта?

В минувшем году на комбинате с успехом прошла спартакиада, в которой наши автолюбители выступали в соревнованиях по фигурному вождению. Позаботились и о материальной базе, дополнив приобретенные мотоциклы, оборудовали классы для занятий кружков. Одинадцать военно-технических специальностей изучают сегодня молодые химики в кружках и секциях. Готовятся стрелки, радисты, телемеханики, водномоторники, аквалангисты. В автомобильном и мотоциклетном кружках, где курс обучения близится к концу, занимается по 25—30 человек. Мотор у нас вообще очень популярен. Уже сейчас каждый пятый молодой труженик умеет управлять либо мотоциклом, либо автомобилем. Немало на комбинате владельцев машин.

Скоро юноши и девушки — те, кому предстоит сдавать экзамен по военно-техническим видам спорта, — выйдут на трассы.

Комсомольцы предприятия, как и вся молодежь города, примут участие в соревнованиях мототрека. Уверены, что это послужит стимулом для дальнейшего развития мотоспорта.

На ответственном этапе

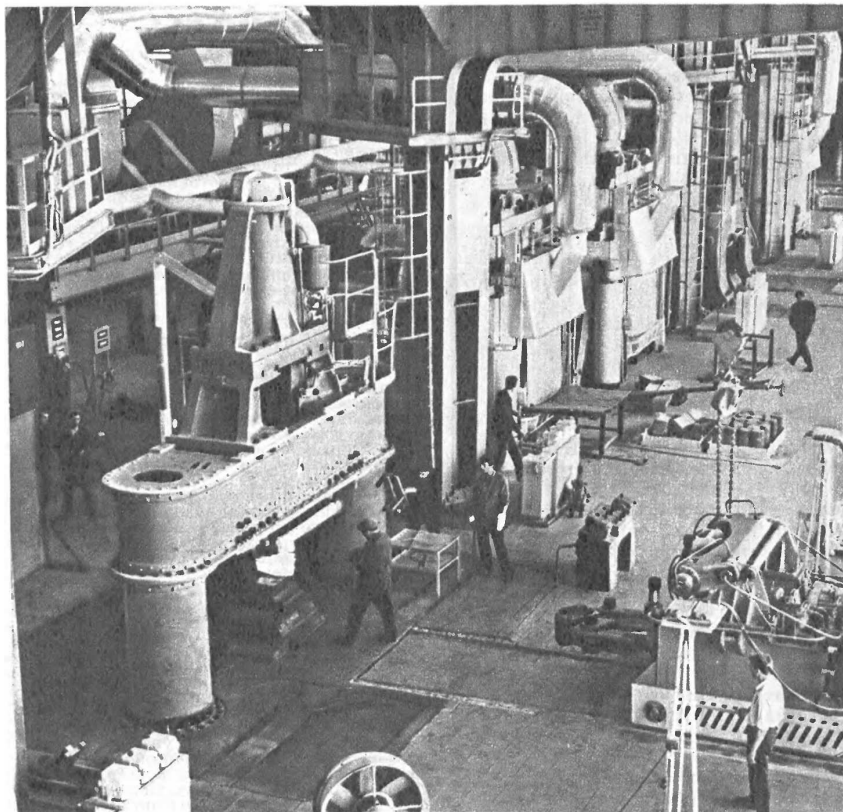
Окончена смена. Передан товарищу станок. Переодевшись, молодой человек спешит на занятия в кружок по изучению мотоцикла. Следующий вечер у него — тренировка в спортивном зале. Так заполнено нерабочее время у многих ребят и девушек Нижнего Тагила.

Еще в начале периода подготовки к смотру-экзамену горьковский комсомола и ДОСААФ приняли совместное решение об активизации деятельности первичных организаций оборонного Общества, укреплении их материальной базы. Многие уже сделано. Так, в педагогическом институте досафовцы приобрели микроавтомобили и мотоциклы и расширили кружковую деятельность. Работники городского автомотоклуба включились в подготовку общественных инструкторов для первичных организаций «Пластмасс» и других предприятий, где созданы дополнительные кружки, спортивные секции.

Большие коллективы комсомольцев и молодежи занимаются в спортивно-технических клубах Нижнетагильского металлургического комбината, Уральского вагоностроительного завода, треста «Тагилстрой».

Нижний Тагил давно славен своей тяжелой индустрией. Теперь он завоевывает и славу спортивную. В 1969 году у нас проходили зональные соревнования по мотокроссу, собравшие массу зрителей, а в этом году мотогонщики состязались на ледяной дорожке.

Ну, а главное, конечно, впереди. И тагильчане понимают: достойно провести соревнования на ответственном этапе смотра — долг молодых патриотов Урала.



СЕМЬ ЗАВОДОВ НА ВОЛГЕ

Первенец стройки — ремонтно-кузнечный цех.

Фото А. Брянова (ТАСС)

ТОЛЬЯТТИ

Это широкое шоссе, обтекающее с обеих сторон долгую полосу газона, ведет на строительство Волжского автомобильного завода. Мы узнаем об этом сразу, как только позади остается Тольятти, последние его дома на краю соснового леса. Но вот замаячили впереди силуэты кранов и корпусов ВАЗа, и мы понимаем, что там была не окраина.

Город продолжается здесь. Вдалеке, в стороне от стройки, начинаются целые кварталы светлых корпусов, не похожих на заводские. Мы догадываемся, а потом и дорожные указатели подтверждают, что это и есть новая часть города Тольятти, предназначенная для работников автогиганта.

По дороге на стройку мы уже кое-что узнали о ней. Цифры, имена героев. Их можно прочесть на транспарантах и фанерных плакатах, встающих на подъездах к будущему заводу. Заботливо написанные тексты — как вехи развития самой стройки, как строчки из ее трудового дневника. Они знакомят тех, кто впервые едет по этой дороге, с историей Волжского автомобильного. А она уже началась. Она обрастает новыми событиями сегодня.

Не беда, если краску на фанере смоют дожди или снег, — вся стройка знает уже эти цифры, эти события, эти фамилии.

«Сменные нормы за 6 часов! — чита-

ем мы. — С такой инициативой выступили в мае 1967 года шоферы АТУ-3 И. В. Ремигайло и В. А. Быков». И ниже, рядом — «Пятилетку за 3,5 года!»

Итак — Ремигайло. Эту фамилию мы только что слышали среди многих других в Куйбышевгидрострое. Хозяина панельного вагона 42-06 КШН нам удалось разыскать не сразу. «В Жилстрое, — говорили нам, — на Южной базе, в рейсе». Ближе к обеденному времени мы подъехали к дощатому домику в стороне от шоссе. Над дверью здесь были прибиты четыре загадочных буквы — УПТК, которые, как нам сказали, значили, что бригадир никак не объедет стороной этот пункт. Мы стали ждать.

И все-таки чуть не прозевали: не хотелось Ремигайло попадать в поле зрения журналистов. Он уже собирался уехать неузнанным, когда кто-то подсказал: наш бригадир. Через несколько минут уже завязался разговор, и мы познакомились с умным, энергичным человеком, достойно представляющим большую группу людей, которые управляют армией самосвалов, бульдозеров, автокранов и панельовозов на этой гигантской строительной площадке.

Это молодой уже человек, коммунист, отец семейства. Такие, как он, — специалисты со стажем, с большим профессиональным и жизненным опытом — и составляют ядро строителей завода.

Они организуют ту, порой пеструю, массу молодежи, которая прибывает теперь в Тольятти со всех концов страны и здесь получает свою первую профессию, зарплату, путевку в жизнь.

Шофер из Донбасса, Иван Викторович Ремигайло одиннадцать лет отработал в Северодонецке, где сооружался химкомбинат, потом услышал о Волжском автомобильном, собрал семью — а это как-никак пять человек — и, оставив трехкомнатную квартиру, приехал в Тольятти. Известно, нелегки первые дни стройки, но семья Ремигайло, как и многих водителей, сразу включилась в трудовые будни большого коллектива — ВАЗ стал частью их биографии.

...Сначала здесь было просто поле, вернее, степь. Все началось с земляных работ, и первыми рабочими стали тут бульдозеристы, экскаваторщики, шоферы. Рыли котлованы под здания будущих цехов. И тоннами, сотнями, тысячами тонн вывозили землю. От водителей зависели темпы этих, самых трудоемких работ. Между тем дело шло не так уж гладко. Ремигайло видел это по прошлому своему опыту строителя. Он хорошо помнил, что в Северодонецке работалось по-другому. Что-то неладно было здесь в самой организации работы. У водителей и бульдозеристов сначала не было ни моральной, ни материальной заинтересованности в результатах своего труда. И тогда Иван Викторович решил «вмешаться».

Все сроки земляных работ истекали, а