

### Сегодня в номере:

|                                                                 |   |
|-----------------------------------------------------------------|---|
| История создания автомобильных войск .....                      | 2 |
| Форма Красной армии до Великой Отечественной войны .....        | 4 |
| Автомобильные войска в начале Великой Отечественной войны ..... | 8 |

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| Крупные операции автомобильных войск во время Великой Отечественной войны ..... | 12 |
| Их помнит Россия .....                                                          | 14 |
| Особенности реконструкции формы автотранспортных войск .....                    | 16 |
| Автомобильным войскам России .....                                              | 24 |

## Всегда готовы для броска!

Трудно представить современные Вооруженные Силы без различного рода автомобильного транспорта. Автомобильные части имеют все виды и рода Вооруженных Сил.

Автомобильные войска РФ (официальное сокращение АВ ВС России) представляют собой объединение в Вооруженных Силах. Они предназначены для транспортировки личного состава, подвоза продовольствия, горючего, боеприпасов и прочих материальных средств, которые необходимы для ведения боевых действий. Кроме того, автомобильные войска используются для эвакуации больных, раненых, техники, перевозки других подразделений, не имеющих своего транспорта. Состоят автомобильные войска России из соединений, частей, учреждений, управления. Они могут входить в состав частей и структур общевойсковой ха-

рактера, видов вооруженных сил, родов войск либо составлять отдельные автомобильные соединения и части. Автомобили перевозят солдат, боеприпасы, существуют, санитарные автомобили, специальные автомобили с ракетным вооружением и т.д. Проще сказать, где не применяются автомобили.

Состоят из органов военного управления, автотомобильных подразделений, частей и соединений, организационно входящих в состав общевойсковых частей и соединений, а также частей и соединений родов войск видов ВС, отдельных родов войск, спецвойск или же составляют отдельные автомобильные части. В некоторых вооружённых силах называются транспортными или моторизованными войсками.



# История создания автомобильных войск

В вооружённых силах России автомобили появились в конце XIX века.

В 1896 году началось поступление первых отечественных автомобилей в вооружённые силы России. Уже в 1897 году на Белостокских манёврах были проведены испытания автомобилей, а в 1906 году в инженерных войсках создаются первые автомобильные команды по 10 — 15 автомобилей, явившиеся прообразом автомобильных войск.

Официально датой организации автомобильных войск в Русской Армии считают 23 мая

1906 года—дата создания 1 учебной автомобильной роты в Санкт-Петербургском военном округе. В том же году в составе Отдела военных сообщений главного управления Генерального штаба создается Автомобильное отделение. Имеются сведения об использовании автомобилей в Русской армии и до этой даты, в частности на летних маневрах в 1902 году в войсках Киевского военного округа использовались три грузовых и два легковых автомобиля фирм "Де Дион" и "Лесснер".

К 1914 году было сформиро-

ваны пять линейных автомобильных рот в составе железнодорожных батальонов, дислоцированных в европейской части России. К началу 1 мировой войны в составе Русской армии насчитывалось 219 грузовых автомобилей отечественного и иностранного производства. В ходе войны путем мобилизационных мероприятий, внешних закупок, увеличением выпуска автомобилей на российских предприятиях удалось увеличить число автомобильных рот к октябрю 1917 года до 22. Автомобильный парк Русской армии составлял 21000



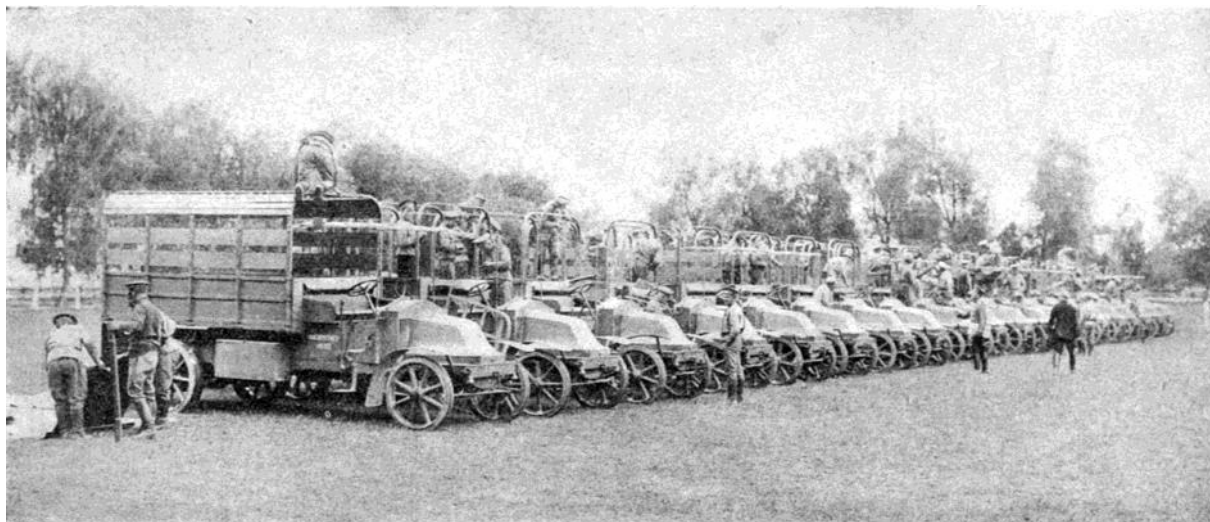
Дмитрий Алексеевич  
Милютин

“Есть ли что-либо невозможное, например, в том, что автомобили не только вполне заменят повозки в обозах, но проберутся даже в полевую артиллерию; вместо полевых орудий с конскою упряжью войдут в состязание на поле сражения подвижные бронированные батареи, и битва сухопутная уподобится битве морской”.

Милютин Д.А. - военный министр, 1906 год

**1906 г. – первая учебная автомобильная рота в Санкт-Петербурге**





Отрядъ автомобилей въ дѣйствующей арміи.

Отряд автомобилей русской армии, 1915 г.



На кавказскомъ фронтѣ. „Горные орлы“—наши летчики на земномъ пути.

«Крылатый Бенц» автомобильных войск. Русский аэроплан в

различных автомобилей. Определились принципы применения автомобильных войск. Автомобили с установленным артиллерийским и пулеметным вооружением стали эффективно применяться непосредственно в боевых действиях.

В годы гражданской войны автомобильную технику использовали как белые так и красные войска. К концу 1918 года в составе Красной армии находилось 4000 автомобилей. Достоверные сведения о количестве автомо-

билей в белых формированиях автору неизвестны. К концу 1920 года автомобильный парк Красной армии достиг 7500 автомобилей в основном иностранного производства.

После окончания гражданской войны в соединениях и частях оказалась разношерстная и изношенная автомобильная техника. В 1922-1923 гг. была проведена реконструкция автомобильного завода АМО (Автомобильное московское общество) и уже к осени 1924 г. на нем было развернуто производство 1,5 т грузовых автомобилей конструкции Форда под названием АМО-Ф-15. В первую очередь новые автомобили поступали на комплектование автомобильных подразделений. В 1929 г. в составе Народного комиссариата обороны создается Управление моторизации и механизации. В том же году формируются отдельные автомобильные ба-

тальоны окружного (фронтового) подчинения, комплектуемые новыми автомобилями отечественного производства. В 1932 г. начинает выпуск продукции Горьковский автомобильный завод. В том же году в составе сухопутных войск РККА формируется первый в мире механизированный корпус в составе одной танковой и двух механизированных бригад. Пехота корпуса перевозилась на автомобилях. По штату в механизированном корпусе имелось более двухсот грузовых машин. Постоянно возрастает количественно и качественно автомобильный парк Красной армии. Если в 1928 в армии имелось 1050 автомобилей, то уже в 1932 г. - 5669, в 1935 - 35 303, в 1937 г. - 40 000. На комплектование автомобильных частей подразделений поступают отечественные автомобили ЗИС-5, ЗИС-6, ГАЗ-АА, ГАЗ-ААА и другие. В

1935 г. Управление моторизации и механизации РККА было преобразовано в Автоброне-танковое управление. В 1939 г. оно получает статус Главного управления. Это было связано с тем, что советские военные теоретики стали рассматривать автомобиль как основное средство моторизации пехоты РККА, которая должна была действовать в условиях осуществления глубокой операции в тесном взаимодействии с танковыми войсками. Перед началом войны, в 1941 году, российская армия насчитывала пять авторот, на вооружении которых состояли 418 грузовых и 259 легковых автомобилей. Несмотря на свою малочисленность, автотранспорт сыграл немаловажную роль в Великой Отечественной войне.

*Зерина Алина*

## Развитие автомобильных войск в довоенный период

| 1914 год                                                                             | 1918 год                                                                            | 1933 год                                                                                                  | 1941 год                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|   |  |                       |  |
| Пять авторот, на вооружении которых состояли 418 грузовых и 259 легковых автомобилей | 4 000 автомобилей (половина автомобилей страны были переданы военному ведомству)    | Первый механический корпус (63 танкетки, 52 огнеметных танка, 20 артиллерийских орудий, 1 444 автомашины) | 272 600 автомобилей                                                                   |

После окончания военных действий в Красной армии начинают формироваться учебные автотранспортные батальоны (состоят из пяти рот) при каждом военном округе. В 1933 году создается первый механический корпус, ставший первым в мире подвижным соединением, все вооружение и техника которого имели механическую тягу. По штату в нем было предусмотрено более двухсот автомобилей. А к 1936 году в составе РККА уже было сформировано четыре таких корпуса.

# Форма Красной армии до Великой Отечественной войны

7 мая 1918 г. приказом Революционного военного совета Республики (РВСР) был установлен нагрудный знак красноармейца и командира Красной армии в виде венка из лавровой и дубовой веток, поверх которого крепилась красная пятиконечная звезда с эмблемой «плуг и молот». В этот же день приказом народного комиссара по военным делам был объявлен конкурс на лучшую форму обмундирования.

Собственно запасов вещевого имущества, оставшегося от старой армии было так много, что до начала 1919 г. заготовка обмундирования практически не проводилась. Задача снабжающих органов состояла лишь в том, чтобы учесть и доставить запасы. Но, тем не менее, в условиях разворачивающейся Гражданской войны было необходимо чем-то подчеркнуть принадлежность личного состава к Красной армии и должностное положение.



Первыми такими предметами были утвержденные 18 декабря

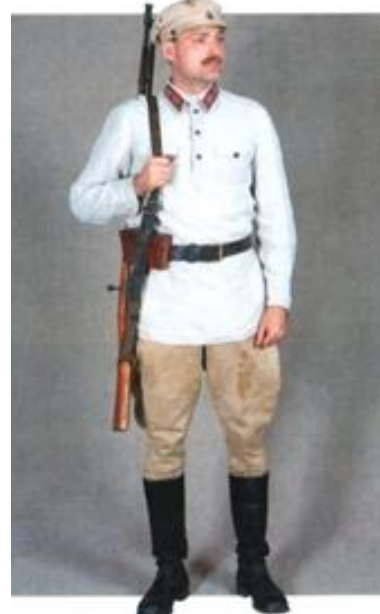
1918 г. зимний головной убор, получивший впоследствии название «буденновка», различные знаки командного состава в виде треугольников, квадратов и ромбов для ношения на левом рукаве, а также нарукавные знаки в виде эмблем основных родов войск. Значок-кокарда к головному убору в виде пятиконечной звезды с плугом и молотом был установлен приказом народного комиссара по военным делам 29 июля 1918 г.

1919 г. характеризуется началом работы промышленности на оборону. В отличие от старой армии, была уничтожена система использования подрядчиков, что, однако, не привело к централизации вещевого снабжения, так как повсюду снабженцы активно использовали местные ресурсы. 8 апреля 1919 г. были установлены первые образцы обмундирования: новый головной убор, пехотная и кавалерийская шинели-кафтаны и летняя рубаша. На всех видах одежды нашивались петлицы и нагрудные клапаны из сукна цветом по роду войск, а также нарукавные знаки различия. До окончания Гражданской войны новое обмундирование использовалось наряду с разнообразным обмундированием старой армии, предметами произвольного покроя и гражданской одеждой.

Новая красноармейская звезда к головному убору – летнему и зимнему шлему, – утвержденная 11 июня 1922 г., имела посередине штампованное изображение перекрещивающихся серпа и молота.

Переход к боевой подготовке в условиях мирного времени, начатый в 1923-1924 гг. преду-

сматривал значительное сокращение дорогостоящих в содержании кадровых частей РККА с частичной заменой их формированиями, комплектуемыми по территориальному принципу. Вместе с тем, было сочтено необходимым удешевить производство военной одежды, сделав ее более практичной и ликвидировав ненужные отличия красноармейской формы, утратившие свое значение с окончанием Гражданской войны.



13 мая 1924 г. вместо непрактичного летнего головного убора образца 1922 г. была введена летняя фуражка из хлопчатобумажной ткани защитного цвета. Затем 30 мая была введена летняя рубаша-гимнастерка нового образца без цветных нагрудных клапанов с двумя накладными нагрудными карманами. В дальнейшем, в июне-июле 1924 г., были изменены все основные предметы обмундирования и введены новые знаки различия.

Должностное положение военнослужащего в соответствии с присвоенной категорией отныне определялось металлическими знаками различия: треугольниками, квадратами, прямоугольниками (с 1925 г.), ромбами, покрытыми красной эмалью и помещаемыми на петлицы. До минимума был сокращен набор цветовых схем для петлиц различных родов войск, уменьшено число знаков по специальностям — эмблем, отменены нарукавные знаки.

В 1926 г. в РККА было достигнуто стопроцентное обеспечение военнослужащих вещевым имуществом по всем нормам и табелям. Это позволило установить четкие правила ношения формы одежды, которые были объявлены приказом РВС СССР 26 февраля 1926 г. Согласно этим правилам, форма одежды подразделялась по времени применения — на летнюю и зимнюю, по назначению — на повседневную, караульную и походную (разница определялась лишь укомплектованностью оружием и снаряжением). Смешение военной формы с неформенной одеждой запрещалось, было регламентировано ношение знаков различия, наград и значков.



В целях увеличения срока службы летнего головного убора и улучшения его внешнего вида 4 февраля 1928 г. для всех родов войск РККА, кроме конницы, была установлена суконная фуражка защитного цвета вместо хлопчатобумажной.

К началу 30-х гг. в СССР были достигнуты большие успехи в стандартизации продукции, заказываемой у промышленности. Управлением вещевого снабжения РККА периодически утверждались подробные технические условия на новые предметы обмундирования и снаряжения. 18 ноября 1932 г. с учетом новых видов и норм вещевого снабжения были изданы новые «Правила ношения формы одежды военнослужащими РККА», действовавшие до 1936 г.



Возросшее значение бронетанковых войск и авиации, изменения в их организации и стремительное насыщение новой техникой потребовали повышенного внимания к кадрам этих родов войск. 10 апреля 1934 г. совещанием при Нарко-

ме по военным и морским делам была утверждена новая форма для начальствующего состава — танкистов — для ношения с 1 января 1935 г. Новая форма включала в себя цветную фуражку с «квадратным» фибровым козырьком, открытый френч и брюки с окантовкой, а также двубортную шинель. Для бронетанковых войск обмундирование имело стальной цвет и красную окантовку, для воздушных сил — темно-синий и голубую окантовку.



К концу 1935 г. назрел окончательный переход к созданию вооруженных сил, целиком построенных по кадровому принципу. 22 сентября 1935 г. Верховный совет СССР взамен устаревших должностных категорий учредил персональные военные звания для начсостава РККА, вслед за тем, в течение двух месяцев была проведена всеобщая аттестация. В связи с этими мероприятиями была подготовлена большая перемена обмундирования.

3 декабря 1935 года народный комиссар обороны подписал приказ о введении нового обмундирования и знаков различия для всего личного состава РККА. Знаки различия и сама форма со своими отличительными деталями в целом

составляли строго выверенную систему, позволяющую безошибочно определить принадлежность военнослужащего к роду войск или службе, а также к определенному составу внутри рода войск.

Система персональных военных званий предусматривала специальные звания для военных политработников. «Политруки» (до уровня, равного званию «капитан»), и (более старшие) «комиссары» — имели на всех видах одежды нарукавные знаки политсостава — красные пятиконечные звезды с вышитым золоченой канителью изображением серпа и молота. Согласно правилам ношения формы одежды, изданным 17 декабря 1936 г., политработникам всех родов войск (кроме слушателей военных академий) не полагалось носить на петлицах эмблемы

родов войск. Это подчеркивало независимость от командиров подразделений, к которым 10 мая 1937 г. политработников официально приравнивали в правах, подобно тому, как это имело место до 1925 г. Когда в июле — августе 1940 г., в период укрепления единоначалия, комиссары частей и подразделений были перемещены на должности заместителей командиров по политической части, всех политработников обязали не только носить петличные эмблемы своего рода войск, но и овладевать соответствующей военной специальностью.

*Зотова Анастасия*

Форма рядового РККА  
1941 года



# Автомобильные войска в начале Великой Отечественной войны

Развертывание автомобильных войск в начале Великой Отечественной войны осуществлялось в тяжелых условиях, когда мобилизация войск и тыла, особенно в западных районах страны, осложнялось неблагоприятным для Советской Армии ходом боевых действий.

Основным источником пополнения автомобильного парка армии являлась мобилизация автомобилей из народного хозяйства. Формирование автомобильных войск осложнялось распыленностью автомобилей по мелким автохозяйствам. К началу войны в стране насчитывалось около 223 тыс. автохозяйств, из них 85,2 процента мелких, имевших по 1–4 автомобиля322. В силу вынуж-

денного отхода войск была потеряна значительная часть мобильных ресурсов в западных районах страны. Автомобильные части приходилось комплектовать за счет изъятия автотранспорта даже из боевых частей. Моторизованные дивизии реорганизовывались в стрелковые, а освобождавшийся транспорт использовался для создания армейских автомобильных батальонов.

По состоянию на 1 августа



Брянск. Октябрь 1941 года

1941 г. было вновь сформировано и развернуто за счет существующих авточастей и депо 120 автотранспортных частей и соединений, в том числе 5 автомобильных бригад, 8 отдельных и 6 запасных и учебных



Советские бронсавтомобили БА-10А (первый бронсавтомобил в колонне) и БА-6 выдвигаются на боевые позиции. Зима 1941 — 1942 гг.

автомобильных полков, 54 отдельных автомобильных батальона, 14 батальонов и рот бензоцистерн, 12 отдельных автомобильных рот, 18 эвакуационных рот. В качестве резерва Главного Командования в июле 1941 г. в районе Москвы были сформированы 14-я автомобильная бригада (в составе семи автотранспортных батальонов) и пять отдельных автомобильных батальонов. К началу августа в них находилось около 4 тыс. автомобилей. В сентябре 1941 г. ЦК ВКП(б) и Советское правительство приняли решение о дополнительной мобилизации 30 тыс. автомобилей из народного хозяйства для укомплектования автотранспортных частей действующей армии.

Несмотря на столь большие формирования и изъятие из народного хозяйства значительного количества автотранспорта, из-за потерь автомобильный парк Советской Армии за два месяца мобилизационного развертывания не уве-

личился, а даже несколько сократился. На 21 августа 1941 г. численность его составляла 271,4 тыс. автомашин против 272,6 тыс., имевшихся к началу войны. Из этого количества в автотранспортных частях насчитывалось около 25 тыс. автомобилей, при этом некомплект составлял 20,3 тыс. автомашин.

Выпуск автомобилей в стране в ходе войны значительно сократился и в среднем составлял 51,2 тыс. в год. Снижение производства произошло в результате переключения части автомобильных заводов и цехов на выпуск боевой техники, особенно танков и самоходно-артиллерийских установок. Сказались и трудности с обеспечением автомобильных заводов металлом и другими дефи-



Эвакуация, 1941г.

цитными материалами. Но, несмотря на это, за годы войны действующая армия получила 154,4 тыс. новых отечественных автомобилей. Определенное количество было получено за счет импорта. Удельный вес их в общем парке Советской Армии к концу войны составлял значительный процент. Импортные автомобили поступали в армию главным образом в завершающий период войны. В самое же тяжелое для нашей страны и Советской Армии



Советская автомобильная техника, брошенная и уничтоженная при отступлении в Карелии. 1941 год. На снимке советские грузовые автомобили ГАЗ-АА, справа на фото идут финские солдаты.



На подступах к Москве, 1941 г.

онными перевозками автотранспорт выполнял сложные задачи по обеспечению подвоза материальных средств и эвакуации. Снабженческие перевозки автомобильным транспортом росли с каждым месяцем. Весьма большой объем составляли также эвакуационные перевозки больных и раненых, поврежденной боевой техники, вооружения, имущества и населения из прифронтовой зоны. Так из Ленинграда с 24 ноября 1941 г. по 21 апреля 1942 г. автотранспорт эвакуировал более полумиллиона человек.

Особо сложные задачи по подвозу материальных средств войскам выполнял автотранспорт в ходе контрнаступления под Москвой. Низкие темпы восстановления железных дорог приводили к отрыву войск от баз снабжения и удлинению путей подвоза по грунту. В результате этого объем перевозок автотранспортом возрастал, условия его работы становились все более тяжелыми. В середине декабря 1941 г. установились сильные морозы, начались снежные заносы. При запуске двигателей автомобилей необходимо было предварительно подогревать воду и масло, предохранять от мороза перевозимые овощи и хлеб. Потребовалось обеспечить водителей спальными мешками и теплыми одеялами, а на крытых машинах устанавливать печи-временки.

Задачи по обеспечению перевозок в этот период решались путем массированного использования транспорта на решающих направлениях, проведения мероприятий по обеспечению его технического обслуживания, а также улучшения организации дорожного обеспечения. В целях повышения организованности перевозок основное количество автотранспорта сосредоточивалось в армейском и фронтовом звеньях. По приказу НКО часть дивизионного транспорта была передана на усиление армейского, а дивизиям был выделен гужевой транспорт. В дивизиях вместо автотранспортной роты было оставлено по одному взводу (20 автомобилей). Одновременно каждая дивизия формировала гужевой транспортный батальон трехротного состава (562 парные повозки или столько же саней).

Таким образом, тенденция централизованного использования автомобильного транспорта проявилась с самого начала Великой Отечественной войны, и особенно в битве под Москвой.

Заслуживает внимания опыт работы автомобильного транспорта Ленинградского фронта в первый период войны. Здесь было осуществлено массовое использование автомобильного транспорта на ледовой трассе Ладожского озера — Дороге жизни, на которой работало около 3,5 тыс. авто-

мобилей. Обычно применялось парное движение машин, что обеспечивало в случае необходимости взаимопомощь и буксировку.

В первую зиму дорога просуществовала 152 дня. Автомобилисты наездили более 40 миллионов километров. За это время из города было эвакуировано более полумиллиона человек. Дорога жизни дала возможность не только трижды повысить нормы выдачи хлеба, но и создать неприкосновенный запас продовольствия. По зимней Ладоге было доставлено в Ленинград около 271 тыс. т продовольствия и фуража, 32 тыс. т боеприпасов и вооружения, 35 тыс. т горючего, 23 тыс. т угля. Всего было перевезено 361 тыс. т различных грузов<sup>329</sup>.

Огромную работу автомобильный транспорт выполнил в период оборонительных сражений на Сталинградском фронте. С конца августа по октябрь 1942 г. автотранспортом было перевезено около 20 стрелковых дивизий и других соединений и частей на расстояние 120–450 км.

Условия подвоза материальных средств в период Сталинградской битвы были крайне тяжелыми. Грузы войскам Сталинградского фронта доставлялись с баз, расположенных на левом берегу Волги. Автомобильный транспорт работал двумя звеньями. Одни автомобильные батальоны осу-

время, то есть в первый период войны, подвоз материальных средств войскам фронтов осуществлялся отечественными автомобилями. Таким образом, на протяжении всей войны решающая роль принадлежала отечественной автомобильной технике.

Поиск правильной организационно-штатной структуры автомобильных частей продолжался до конца 1943 г. Вначале были созданы автомобильные бригады. Однако в ноябре 1941 г., ввиду недостатка автомобилей и личного состава, бригады были упразднены и созданы автомобильные полки четырех батальонного состава, по 240 автомобилей в батальоне. Такие полки зарекомендовали себя как мощный автомобильный резерв Ставки Верховного Главнокомандования и командующих фронтов при обороне Москвы, а также на Воронежском и Сталинградском фронтах. В апреле 1942 г. штатная численность автомобильных батальонов была сокращена до 214 автомобилей, а в июне они были переведены на штат трех ротного состава общей численностью 301 человек и 156 автомобилей. Этот штат отдельных автомобильных батальонов сохранился до конца войны. Отдельные батальоны подвоза горючего были четырех ротного состава численностью 441 человек и 262 автомобиля.

Опыт показал, что наиболее эффективно использовались те автотранспортные части, которые имели по две смены водителей. При этом автомобили находились в движении до 20 часов в сутки. В феврале 1942 г. приказом Наркома обороны во всех автомобильных частях были введены по две смены водителей.

В первые месяцы войны в тяжелой обстановке маневренных оборонительных боев автотранспортные части широко привлекались для обеспечения маневра войск. Выполнялись крупные перевозки соединений и частей оперативного масштаба. Так, 24 июня 1941 г. четыре стрелковые дивизии были перевезены из района Барановичей в район Слонима и введены в бой с прорвавшимися частями противника. Это была первая массовая оперативная перевозка войск автотранспортом в ходе войны. Созданный на Южном фронте оперативный резерв транспортных частей (до 1000 автомобилей) осуществлял массовые перевозки стрелковых полков и дивизий на угрожаемые участки фронта. В общей сложности в июне и июле 1941 г. в этом фронте были перевезены 23 стрелковые дивизии.

*Попов Александр*

## Крупные операции автомобильных войск во время Великой Отечественной войны



Октябрь 1941 года. Девичье поле

Особенно крупные оперативные перевозки войск выполнены автотранспортом в ходе оборонительного сражения под Москвой. 14-я автомобильная бригада резерва Ставки Верховного Главнокомандования в июле 1941 г. перевезла шесть стрелковых дивизий из района Москвы в район Вязьмы — на расстояние от 120 до 300 км. В конце декабря 1941 г. этой же бригадой, 10-м автомобильным полком и двумя отдельными автотранспортными батальонами на помощь войскам Ленинградского фронта было перевезено четыре стрелковые дивизии со всем военным имуществом, оружием и боеприпасами из района Люберцы, Красково, Малаховка, Томилино в район Осташково — на расстояние свыше 450 км. Столь крупная перевозка войск в условиях снежных заносов явилась для автотранспортных частей серьезным экзаменом, и они успешно сдали его.

В условиях тяжелой обстановки, сложившейся на железных дорогах в первый период войны, особенно в ее начале, их перегрузки оперативными и эвакуаци-



Дорога жизни. Ленинград

цествляли подвоз с баз снабжения к восточному берегу Волги. После переправы через Волгу на плавательных средствах другие автомобильные части подавали грузы в войска. Такая организация перевозок исключала простой автотранспорта в ожидании переправы.

Большую работу по обеспечению войск Сталинградского фронта выполнил автотранспорт резерва Ставки Верховного Главнокомандования, который в период сосредоточения сил для перехода в наступление (с 1 по 20 ноября) доставил в район Сталинграда 150 тыс. т снабженческих грузов, в том числе 100 тыс. т боеприпасов.

Опыт организации и осуществления массовых перевозок войск и снабженческих грузов в первый период войны свидетельствовал о том,

что автомобильный транспорт — очень важный маневренный вид транспорта. Это предопределило необходимость иметь в руках Ставки Верховного Главнокомандования мощные резервы автотранспортных соединений и частей. В июле — октябре 1941 г. были созданы автомобильные соединения и части Ставки ВГК, которые находились в непосредственном подчинении начальника Тыла Советской Армии. Только в июле 1942 г. они перевезли 20 тыс. т грузов, а в августе — 35 тыс. т. За 1942 год автотранспортом центра было перевезено около 2 млн. т грузов.

*Кленин Дмитрий*



Оборона Москвы. 3-я гвардейская армия в наступлении под Москвой. 1941 (БА-10 и БА-6)



Понтонный парк Н-2-П движется к фронту. Орловское направление



Оборона Сталинграда



Блокада Ленинграда (8 сентября 1941 - 27 января 1944)

# Их помнит Россия



**Земляных Филимон Иосифович.** Родился в 1915 году в деревне Логашкино. Филимон был шофёром 1620-го лёгкого артиллерийского полка 34-й лёгкой артиллерийской бригады 20-й артиллерийской дивизии прорыва 51-й армии 1-го Прибалтийского фронта. 18 августа 1944 года немецкие войска предприняли танковую контратаку в районе населённого пункта Багачи Добельского района. Когда немецкие танки подошли к советским позициям, Земляных встал к орудью, весь расчёт которого выбыл из строя, и подбил два из них. Погрузив в свою автомашину получивших ранения бойцов и командиров, он вывез их из-под обстрела. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1945 года он был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 5381.

**Терлецкий Владимир Николаевич.** Родился 23 апреля 1918 года в селе Плисков. Шофёр боевой машины БМ-13 273-го гвардейского миномётного дивизиона гвардии старший сержант Владимир Терлецкий в бою 28 мая 1943 года за населённые пункты Киевское и Молдаванское Краснодарского края, ведя «катюшу» на огневую позицию, был тяжело ранен, но до конца выполнил свой воинский долг. Умер от полученных ран. За мужество и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 25 октября 1943 года гвардии старшему сержанту Терлецкому Владимиру Николаевичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Награждён орденом Ленина.



**Гривцов Александр Иванович.** Родился 15 апреля 1914 года в селе Лещина плата. К февралю 1944 года красноармеец Александр Гривцов был шофёром 504-го лёгкого артиллерийского полка 65-й лёгкой артиллерийской бригады 18-й артиллерийской дивизии 3-го артиллерийского корпуса прорыва 2-й ударной армии Ленинградского фронта. Отличился во время освобождения Эстонской ССР. 18 февраля он погиб, доставляя боеприпасы и продовольствие дивизиону, попавшему в окружение. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 июля 1944 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» красноармеец Гривцов посмертно был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Также был награждён орденом Ленина и медалями.



**Крюков Иван Игнатьевич.** Родился 10 января 1910 года в деревне Черново. К сентябрю 1943 года он был старшим водителем 15-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона 6-й понтонно-мостовой бригады Воронежского фронта. В период с 25 сентября по 8 октября 1943 года Крюков участвовал в переправе через Днепр в районе сёл Кальке и Гусеницы Бориспольского района Киевской области Украинской ССР. Когда его паром был повреждён вражеским снарядом, он оперативно устранил пробой и продолжил выполнять боевую задачу. В общей сложности за указанный период он переправил 47 артиллерийских орудий, 3570 ящиков с боеприпасами и около 2500 бойцов и командиров. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 января 1944 года ефрейтор Иван Крюков был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 2481.

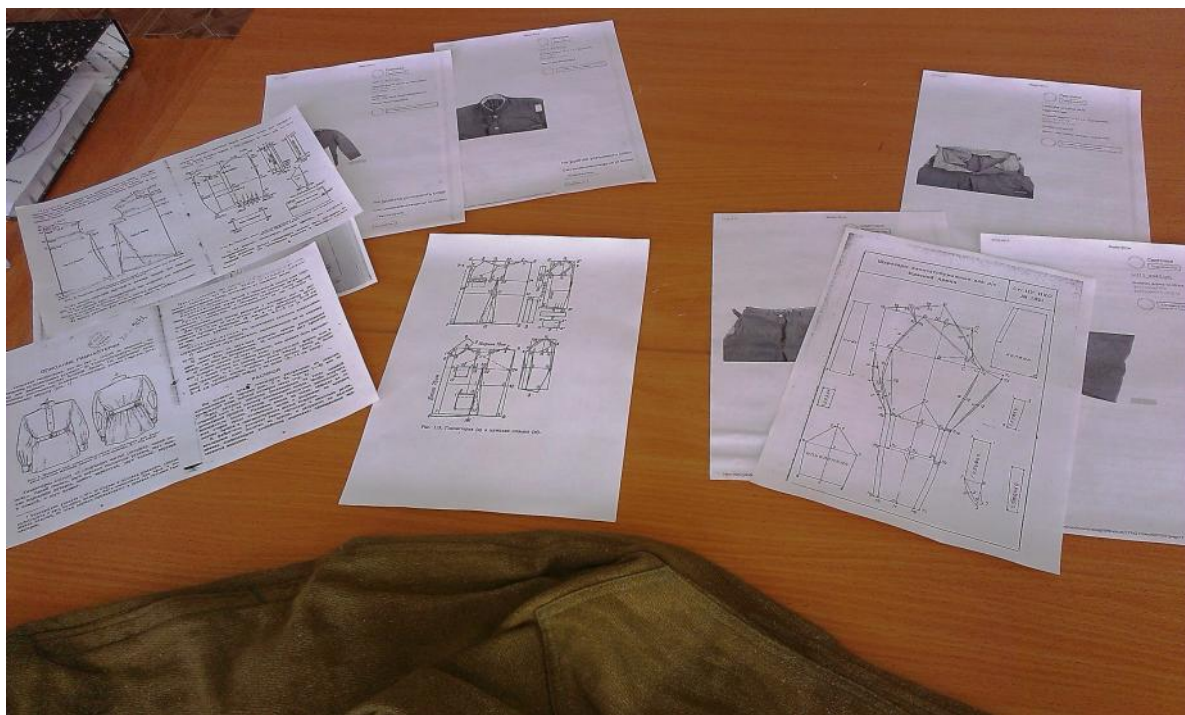
**Назаренко Павел Иванович.** Родился 24 мая 1918 года в селе Трёхсельское. На момент подвига гвардии старший сержант Назаренко был шофёром боевой машины «БМ-13» («катюша») 3-го гвардейского отдельного миномётного полка 3-го гвардейского кавалерийского корпуса 3-го Белорусского фронта. В ночь на 26 июня 1944 года у деревни Кожемяки Сенненского района Витебской области батарея реактивных миномётных установок «катюша» вступила в бой превышающими силами противника, заняв со временем круговую оборону. После того как машина была подбита врагом прямым попаданием артиллерийского снаряда, она оказалась окружена. Назаренко получил ранение, однако продолжил оказывать сопротивление врагу. Расчёту три часа удавалось сдерживать наступление врага, ведя по нему огонь практически прямой наводкой. Кроме того, на счёт расчёта осталось более 500 уничтоженных солдат и офицеров противника, а также немало повреждённой техники (13 автомашин с боевым грузом и 4 артиллерийских орудия). Погиб Назаренко в горящей машине. Звание Героя Советского Союза присвоено ему 24 марта 1945 года посмертно.



**Рутчин Алексей Иванович.** Родился 6 декабря 1911 года в селе Исянгулово. Старший шофёр 109-го гвардейского отдельного истребительного противотанкового дивизиона (110-я гвардейская стрелковая дивизия, 37-я армия, Степной фронт) гвардии старшина Рутчин отличился в бою 7 октября 1943 года на правом берегу Днепра в районе с. Куцеволовка: когда в тылы дивизиона прорвалась вражеская пехота, Рутчин организовал круговую оборону и с бойцами подразделения отражал атаки гитлеровцев. Оставшись один, продолжал вести огонь до подхода подкрепления. В этом бою был смертельно ранен. Звание Героя Советского Союза присвоено 22 февраля 1944 года посмертно.

*Князева Яна, Джанхотова Раяна*

# Особенности реконструкции солдатской формы автотранспортных войск



## Изготовление галифе

### Обработка задних половинок брюк галифе

Начинаем обработку галифе с задних половинок брюк, а именно с обработки затяжников и вытачек. В выбранной нами модели галифе (из памятки 1939 года) затяжников два, которые скрепляются между собой сзади по середине с помощью металлической пряжки.

### Технология обработки задних половинок брюк галифе

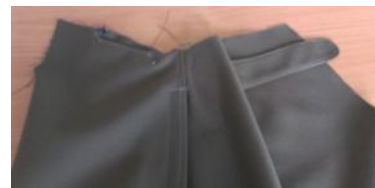
1. Выкроить две детали затяжников из основной ткани (верхние) и две из х/б бязи (нижние). Сложить детали из основной ткани и подкладочной х/б лицевыми сторонами внутрь, сметать и обтачать по краям на 0,5 — 0,7 см, оставляя отверстие для выворачивания у основания.



2. Вывернуть затяжники на лицевую сторону, выметать кант по краю 1-2 мм из верхней детали со стороны нижней детали, приутюжить. Проложить строчку на 0,2 см от края. Приутюжить готовые затяжники.



3. Стачать вытачки задних половинок брюк, одновременно втачивая вложенные в них готовые затяжники (затяжники вкладываются на 3 см ниже от верхнего среза брюк — в готовом виде они должны быть на 2 см ниже шва притачивания пояса). Вытачки стачивают от основания к концам и заутюживают в сторону бокового шва. Отстрочить швы вытачек на 0,25 см от края. Затяжники закрепляют двойной строчкой на расстоянии 1 см от шва вытачки. Приутюжить готовую вытачку и затяжник.



### **Обработка передних половинок брюк галифе**

Начнем обрабатывать передние половинки брюк с наколенников.

Технология обработки передних половинок брюк галифе с наколенниками

1.Заметать срезы деталей наколенников на изнаночную сторону шириной 0,75 см. Приутюжить деталь.



2. Наметать детали наколенников на передние половинки брюк по разметке, накладывая изнаночную сторону наколенников на лицевую сторону брюк. Настрочить детали наколенников двумя строчками по всем пяти сторонам. Первая строчка находится на 0,2 см от края, вторая — на 0,5 см от первой. Приутюжить готовую деталь.

### **Технология обработки карманов в боковом шве брюк галифе**

Прежде чем вы приступите к обработке карманов в боковых швах убедитесь в том, что у вас раскроены все необходимые детали карманов: четыре детали мешковины карманов из х/б бязи, два подзора для нижних половинок брюк и две обтачки из основной ткани для верхних половинок брюк.

1. Выкроить четыре детали мешковины кармана из х/б бязи, два подзора и две обтачки из основной ткани.

2. Проклеить полоской клеевого дублирина шириной 2 — 3 см все входы в карманы с изнаночной стороны на передних и задних половинках брюк (см. фото 4 внизу). 70 лет назад по краю прокладывали полоски из х/б бязи.

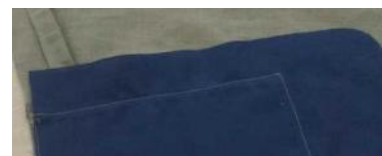


3. Настрочить детали обтачек на мешковины карманов на 0,2 см, которые впоследствии соединяются по линиям входов в карман с передними половинками брюк. Предварительно наметать обтачки на мешковины карманов, при этом внутренний край обтачек подогнуть на изнаночную сторону на 1 см.

4. Настрочить детали подзоров на мешковины карманов на 0,2 см, которые затем соединяются по линиям входов в карман с задними половинками брюк. Предварительно наметать подзоры на мешковины карманов, при этом два внутренних края подзоров подгибаются на изнаночную сторону на 1 см.

5. Притачать мешковины карманов с подзорами к задним половинкам брюк, предварительно приметать их. Строчка прокладывается точно от нача-

ла входа в карман до его конца, в начале и в конце ставятся закрепки. Сделать рассечки от края до концов строчки. Припуск шва заутюжить в сторону мешковины кармана.



6. Притачать мешковины карманов с обтачками к передним половинкам брюк шириной шва 0,5 см, предварительно приметать их. Строчка прокладывается точно от начала входа в карман до его конца, в начале и в конце поставить закрепки. Сделать рассечки от края не доходя 1 мм до концов строчки. Перегнуть обтачку вместе с мешковиной на изнаночную сторону, выметать кант шириной 0,25 см на сторону обтачки. Отстрочить край

входа в карман двумя строчками: первая на 0,5 см от края, вторая на 1,5 см от первой.

**Технология обработки боковых и шаговых срезов брюк галифе**

1. Наметить месторасположение разреза шлицы по боковому краю брюк на передних и задних половинках. В готовом виде разрез должен быть 15 см от низа брюк. Сделать рассечки глубиной 1 см.



2. Застрочить края разрезов шлицы швом вподгибку с закрытым срезом ширина шва в готовом виде 0,5 см, предварительно их заметать. На боковом срезе передней половинки брюк разрез шлицы заметывается на изнаночную сторону, на задней половинке брюк — на лицевую сторону.



3. Стачать боковые срезы стороны передней половинки брюк на 1 см, а со стороны зад-

ней на 1,5 см, для этого необходимо сложить половинки брюк лицевыми сторонами внутрь, перепуская заднюю половинку на 0,5 см. Заутюжить припуски в сторону передней половинки и настроить с лицевой стороны швом 0,5 см. Боковые швы стачиваются от верхнего среза брюк до начала входа в карман и от конца входа в карман до начала разреза шлицы. Верхний конец шлицы закрепляется тройной обратной строчкой. Приутюжить готовый шов.



**Технология обработки часового кармана брюк галифе**

1. Выполнить разметку местоположения часового кармана.

2. Настрочить подзор на мешковину часового кармана на 0,2 см от края, при этом внутренний край подзора подогнуть внутрь на 1 см.



3. Притачать мешковину часового кармана на 1 см от верхнего среза левой половинки брюк. Строчка выполняется точно по разметке (длина строчки 7 см), закрепляя начало и конец строчки. Сделать рассечки от верхнего края брюк к концам строчки, не доходя до концов строчки 1 мм.



4. Вывернуть мешковину кармана на изнаночную сторону, выметать кант со стороны мешковины. Проложить строчки по лицевой стороне кармана: первую на 0,2 см, вторую на 0,5 см от первой.



5. Сложить мешковину кармана пополам внутренней стороной кармана вверх. Обработать боковые стороны кармана двойным швом. Сметать и стачать боковые стороны мешковины кармана на 0,5 см (первая строчка двойного шва).

6. Вывернуть мешковину на изнаночную сторону и проло-

жить строчку на 0,7 см от края по боковым сторонам (вторая строчка двойного шва). Поставить закрепки по краям входа в карман. Приутюжить готовый карман.

### Технология обработки откоска и пояса правой половинки брюк галифе

#### 1. Раскроить детали откоска.



2. Притачать верхнюю деталь пояса к верхнему срезу правой половинки брюк шириной шва 1 см, предварительно сметать детали лицевыми сторонами внутрь. Заутюжить припуск шва в сторону пояса.

3. Обметать внутренние срезы нижней детали откоска. Продублировать верхнюю деталь откоска с изнаночной стороны.

4. Обтачать верхнюю деталь откоска нижней шириной шва 0,5 — 0,7 см, высечь уголок не доходя до строчки 1-2 мм. Вывернуть откосок на лицевую сторону. Выметать кант со стороны нижней детали откоска из верхней шириной 1-2 мм. Приутюжить откосок.

5. Притачать откосок к переднему срезу сидения правой половинки брюк шириной шва 1 см, не доходя до шагового шва 2,5 см. Заутюжить припуск шва в сторону откоска.



6. Выметать кант по краю откоска со стороны нижней детали из верхней шириной 1-2 мм. Приутюжить.



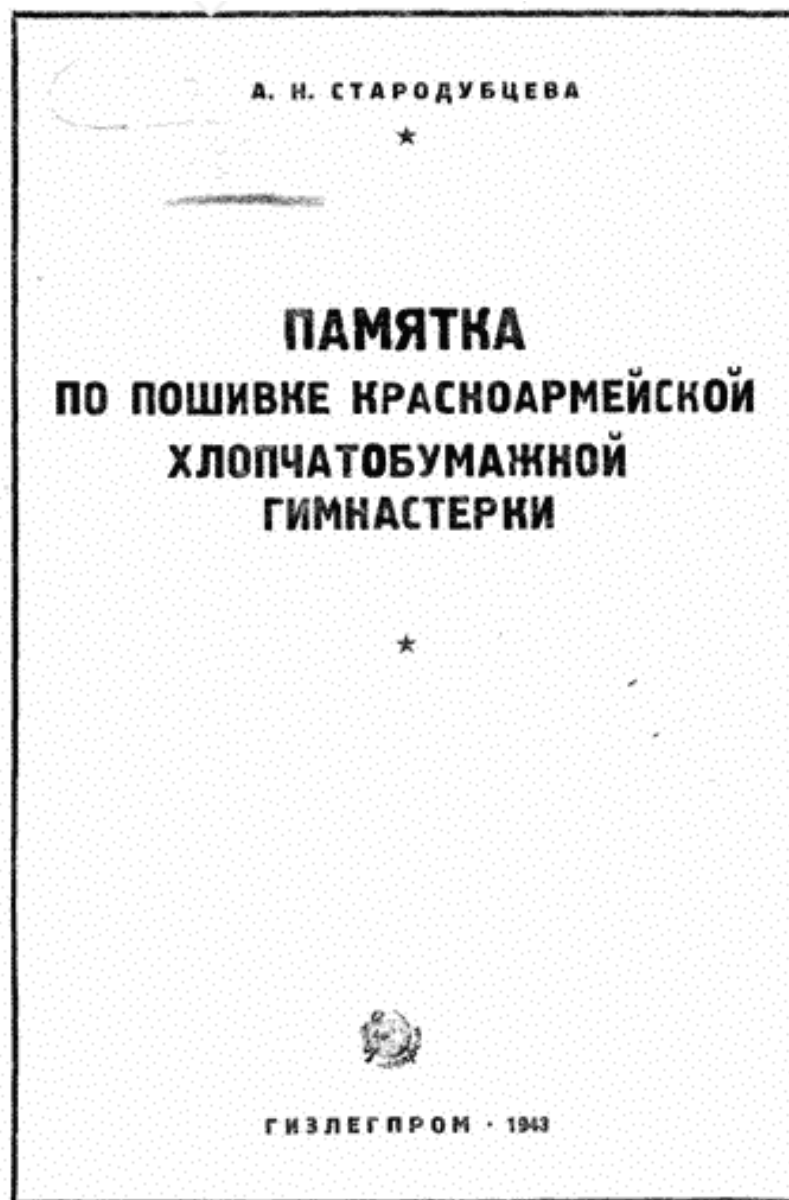
7. Притачать нижнюю деталь пояса к откоску шириной шва 1 см. Внешний срез пояса предварительно обметать. Припуск заутюжить в сторону пояса.

8. Сметать верхний срез брюк с нижней деталью пояса, предварительно сложив их лицевыми сторонами внутрь. Обтачать верхний срез брюк нижней

деталью пояса швом 1 см. Высечь уголок не доходя до шва 1-2 мм, вывернуть на лицевую сторону, выправить уголок.



9. Выметать кант со стороны нижней (внутренней) детали пояса из верхней шириной 1-2 мм. Приутюжить.



## Крой солдатской гимнастерки

Самый точный крой солдатской гимнастерки мы нашли в памятке по пошиву красноармейской хлопчатобумажной гимнастерки издательства «ГИЗЛЕГПРОМ» 1943 года. Это самый лучший документ, который только возможно было найти в сети интернет. В памятке приведены таблицы для построения чертежей конструкций солдатской гимнастерки на все роста и размеры, причем можно еще выбрать полноту (н — нормальная, ш — широкая). Эта брошюра представляет собой полное описание и технические условия по пошиву гимнастерки образца 1938 года. Памятка содержит описание гимнастерки, технические условия, допуски, технологию изготовления, измерения в готовом виде, инструкции к чертежам, эскизы изделия, технические рисунки и чертежи кроя, а также правила приемки, маркировка и упаковка готового изделия.

Вместе с учащимися мы отшили один комплект формы по этим чертежам. **Важная информация!** Длина гимнастерки должна быть ниже линии бедер.



**Первая страница** содержит описание модели солдатской гимнастерки, таблица роста и начало технических условий. Вверху стоит штамп кем и когда (15 декабря 1938 г.) была утверждена модель военной гимнастерки — рубахи летней рядового состава РККА.

**Вторая страница** содержит продолжение

|                                                                                                                                                  |                                                                                                       |                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| «Утверждаю»<br>Начальник УОВС РККА<br>комбриг Власов<br>15 декабря 1938 г.<br>Военный комиссар<br>полковой комиссар Баюков<br>15 декабря 1938 г. | РУБАХА ЛЕТНЯЯ<br>РЯДОВОГО СОСТАВА<br>РККА<br>(для всех родов войск<br>РККА, кроме казачьих<br>частей) | Стандарт<br>ЦУ НКО № 1446<br>УОВС РККА<br>Группа обмундирования |
| Описание и технические условия                                                                                                                   |                                                                                                       |                                                                 |

**А. ОПРЕДЕЛЕНИЕ**

Летняя рубаша с отложным воротником, застегивающимся спереди на металлический крючок и петлю, с нашивными гимнастерочными петлицами по роду войск.

Перед рубахи заделан накладной планкой, с внутренней застежкой на три пуговицы.

Рубаша с двумя накладными карманами, прикрытыми клапанами, пристегивающимися на пуговицу к карману.

Рукава у пришива обшлага имеют по четыре складки на верхней половине рукава. Длина шлицы в рукавах 4,5 см. Глубина складок 1 см, направление складок к локтевому шву. По линии локтя и локтевого шва настрочиваются налокотники. Манжет разрезной, застегивается на две малые общевойсковые пуговицы.

технических условий: допуски и рекомендации к пошиву. Очень интересный момент — число стежков в 5 см шва не должно быть меньше или превышать 20-25.

**Третья страница** содержит технические условия на обработку планок и карманов.

**Четвертая страница** содержит продолжение описания обработки карманов, а так же обработку боковых и плечевых срезов.

**Пятая страница** содержит описание обработки воротника, разметки петель и пришивки пуговиц.

**Шестая страница** содержит правила приемки и упаковки готовых гимнастерок.

**Технология обработки рукава солдатской гимнастерки**

1. Обрабатываем разрезы на рукавах швом вподгибку с закрытым срезом, ширина шва в готовом виде 0,5 см (длина разрезов в готовом виде 4 см). Разрез вдоль переднего переката подгибается на изнаночную сторону. Разрез вдоль заднего переката подгибается на лицевую сторону.

3. Наметать налокотники лицевой стороной вверх на лицевую сторону рукавов по разметке. По переднему перекаату налокотники намечают совмещая срезы по краю; а по заднему перекаату, отступив от края на 0,5 см. Настрочить налокотники на 0,2 см по внешнему краю.

4. Обработка низа рукава. Заметать по разметке 4 складки глубиной 2 см. Складки должны быть заложены в сторону переднего переката с лицевой стороны.

5. Обработка манжеты (обшлага). Продублировать верхнюю (внешнюю) часть цельнокроенной манжеты с изнаночной стороны и заметать на 1 см нижний срез на изнаночную сторону, переутюжить вдоль границы верхней и нижней манжеты.

6. Прямать нижний срез нижней (внутренней) части манжеты по низу рукава, сложив деталь манжеты лицевой стороной с изнаночной стороной рукава, совмещая срезы, при этом боковые припуски манжеты должны выходить за край рукава на 0,5 — 0,7 см. Прямать манжету по низу рукава на 1 см от края детали.

7. Обтачать боковые стороны манжеты вдоль срезов рукава швом 0,5 — 0,7 см, предварительно перегнув манжету по сгибу и сметав ее боковые стороны. Высечь уголки, не доходя до строчки 1-2 мм. Вывернуть манжету на лицевую сторону, выправить углы. Выметать кант 1-2 мм со стороны нижней манжеты по боковым срезам.

8. Настрочить подогнутый край верхней манжеты на лицевую сторону, перекрывая строчку притачивания на 1 мм, предварительно его наметать. Приутюжить готовую манжету.

9. Обработать локтевой срез рукава запошивочным швом. Сложить рукав вдоль лицевыми сторонами внутрь, перепуская срез локтевого переката на 0,7 см. Сметать и стачать срезы на 1 см от среза переднего переката. Заутюжить припуски в сторону верхней части рукава. Подогнуть припуск на 0,7 см, заметать, отстрочить на 0,2 см от подогнутого края. Поставить в конце разреза рукава закрепку. Приутюжить готовый шов.



#### Технология обработки планки солдатской гимнастерки

1. Продублировать верхнюю и нижнюю планку с изнаночной стороны.

2.. Проложить контрольные линии, ограничивающие ширину планки ( в готовом виде ширина верхней планки для всех размеров должна быть 4,5 см).

Заметать срезы планок по контрольным линиям и припускам на швы на изнаночную сторону (ширина припусков 1 см).

3. Притачать планки по разметке с изнаночной стороны шириной 1 см, предварительно планки приметать. Нижний конец нижней планки должен быть также заметан на изнаночную сторону. Выполнить рассечки от линии разреза не доходя до строчек 1-2 мм. Отвернуть планки на лицевую сторону, заутюжить припуски в сторону средней линии.

4. Заметать левую (нижнюю) планку на лицевую сторону. Выполнить уступ вверх нижней планки. Проложить отделочную строчку на 0,2 см по всем краям нижней планки.

5. Выполнить закрепку нижней планки вниз с лицевой стороны.

6. Заметать правую (верхнюю) планку на лицевую сторону. Выполнить уступ вверх верхней планки. Проложить две отделочные строчки по отлетному краю планки: первую на 0,2 см от края, вторая — на 0,5 см от первой.

7. Настрочить глухой край планки и уголков на полочку до места расположения будущей поперечной закрепки двумя строчками: первую на 0,2 см от края, вторая — на 0,5 см от первой. Поставить две поперечные закрепки: первая на расстоянии 5,0 см от уголка, вторая на 0,5 см от первой вверх. Последняя закрепка должна быть двойной.



**Технология обработки соединения рукавов с проймой изделия в солдатской гимнастёрке**

1. Выкроить две косые бейки (полоски ткани под углом 45 градусов) из хлопчатобумажной бязи (темно-синего или черного цвета) шириной 3,5 см и длиной равной длине проймы плюс 1,5 — 2,0 см на подгибку краев бейки и их уработку (посадку).

2. Вметать рукава гимнастёрки в проймы. Вложить рукава в проймы, сложив их лицевыми сторонами внутрь и совмещая контрольные метки. Сколоть и вметать со стороны рукавов, слегка припосаживая окат рукава в верхней части.

3. Втачать рукава в проймы на расстоянии 0,75 см от края.

4. Приметать косую бейку вдоль среза проймы со стороны спинки и полочки, приложив лицевую сторону бейки к изнаночной стороне проймы спинки и полочки. Перед приметыванием край бейки подогнуть на изнаночную сторону на 0,5 см, в конце край бейки наложить на ее начало на 0,5 — 1,0 см.

5. Притачать косую бейку по краю проймы на 0,75 — 0,8 см.

6. Отогнуть бейку на лицевую сторону в сторону рукава, подогнуть край внутрь на 0,7 — 0,8 см, заметать, и настрочить со стороны рукава на 1-2 мм от подогнутого края.

**Технология обработки боковых и плечевых срезов солдатской гимнастёрки**

1. Выполнить разметку на полочке гимнастёрки. На лицевой стороне полочки провести меловые линии на 0,75 см от края вдоль плечевых и боковых срезов.

2. Сметать плечевые и боковые срезы спинки и полочки. Сложить лицевыми сторонами внутрь спинку и полочку гимнастёрки по разметке, совмещая срезы спинки с меловыми линиями на полочке, таким образом, плечевые и боковые срезы полочки перепускаются на 0,75 см.

3. Стачать плечевые и боковые срезы гимнастёрки на 0,75 см от внешних срезов спинки. Заутюжить припуски швов в сторону спинки.

4. Настрочить припуски плечевых и боковых сре-



зов. Подогнуть припуски плечевых и боковых срезов внутрь на 0,75 см, заметать, приутюжить и отстрочить на 1-2 мм от подогнутого края. Приутюжить готовый шов.

Аналогично выполняется обработка и боковых срезов.



**Технология обработки  
стояче-отложного воротни-  
ка солдатской гимнастерки**

1. Раскроить две детали воротника — верхний и нижний. Продублировать верхнюю деталь воротника. Мы использовали современную клеевую прокладку (дублерин). В прошлом веке ее заменяла прокладка из х/б бязи.

2. Заметать срез втачивания верхнего воротника в горловину изделия на 1 см на изнаночную сторону.

3. Обтачать воротник по срезу отлета и по концам воротника на 0,5 — 0,7 см. Для этого предварительно сметать детали верхнего и нижнего воротников по срезу отлета воротника и по его концам, сложив их лицевыми сторонами внутрь. Высечь уголки в концах воротника не доходя до строчки 1-2 мм и сделать рассечки на уровне перехода стойки к концам воротника. Вывернуть воротник на лицевую сторону.

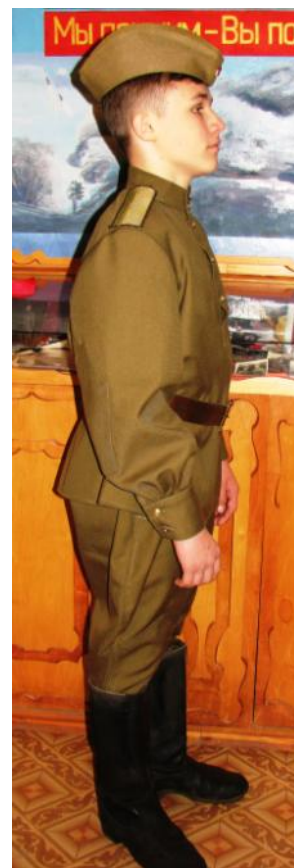
4. Втачать воротник в горловину изделия (срез нижнего воротника) шириной шва 1,0 см, предварительно вметать воротник, совмещая контрольные метки. Выметать кант по отлету и концам воротника со стороны нижнего воротника. Приутюжить воротник.

5. Заметать припуск втачивания воротника в горловину гимнастерки в сторону воротника.

6. Настрочить нижний край верхнего воротника по линии втачивания на 1-2 мм от подогнутого края, предварительно приметать его так, чтобы перекрыть на 1-2 мм шов втачивания.

7. Проложить отделочные строчки по концам воротника и его отлету: первую на 0,2 см от края, вторая на 0,5 см от первой. Отстрочить воротник и по краю втачивания на 0,5 см от первой строчки. Приутюжить готовый воротник.

**Жиркова Т.И.**



# Автомобильным войскам России

Пристёгнуты ремни, теперь вперёд и не иначе,  
Приказ покинуть парк в рассветной тишине.  
Пункт сбора на планшете скупко обозначен  
«Немногословной» точкой на рисованной земле.  
Лишь только алою зарёй окрасилась дорога  
Подняли пыль столбом колонны из машин,  
В ушах одна команда лишь - «Учебная тревога»  
Но как в бою реальном мы вперёд спешим.  
Военная наука для водителя сурова,  
Недопустимы промахи, всегда должны успеть.  
Всегда должна быть в парке техника готова,  
Остановить при надобности чью-то злую смерть.  
Мы подчинили ради этой цели сталь литую,  
Гордимся мы по-праву участью своей,  
Спасти от бед войны страну свою родную,  
И защитить готовы мирный сон её людей.  
Уже сто лет на страже государства гордо  
Автомобильные войска стоят одной стеной,  
Завет запомнив на отлично, правильно и твёрдо -  
Задача Русских войск - в родной стране беречь покой.

*Дмитрий Булатов-Морской*

