

XX 194
43

2.
Всесоюзная
Библиотека
имени
С. М. Буденно



За рулем

18

сентябрь

1936

жургазобединение москва



НАРКОМЗДРАВ СССР

ГЛАВНОЕ АПТЕЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ХИМФАРМТОРГ

Для лучшего обслуживания пассажиров на трассе Метрополитена ХИМФАРМТОРГОМ открыты художественно-оформленные киоски на станциях: ОХОТНЫЙ РЯД, АРБАТСКАЯ, КОМСОМЛЬСКАЯ



В постоянном ассортименте имеется большой выбор предметов санитарии и гигиены, простейших лекарств, предметов ухода за больными, патентика, галеника и парфюмерия

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, 1-й Само-
 точный пер., 17. Телеф. Д1-23-87.
 Трамвай: 28, П, 14.

Массово-тиражный сектор
 телеф. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:
 год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
 3 мес.—1 р. 80 к.

СЕНТЯБРЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
 Н. ОСИНСКОГО

18



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 194
 43

Социалистическому автотранспорту —



КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ВОДИТЕЛЯ!

«Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса». Кто не помнит этих мудрых слов из речи товарища Сталина на I Всесоюзном совещании стахановцев промышленности и транспорта, которые полностью подтвердились в 1936 стахановском году.

Нет ни одной отрасли промышленности, ни одного участка народного хозяйства нашей страны, где бы люди, освоившие современную технику, оседлавшие ее, не перевыполняли бы план, не вырабатывали по две нормы и больше.

На автомобильном транспорте стахановское движение, так же как и всюду, растет вширь и вглубь. Оно распространилось почти на все автохозяйства и гаражи, разбросанные по различным уголкам великой страны, оно захватывает все новые слои водителей-ударников.

Но на фоне успехов социалистического автотранспорта до сих пор позорным пятном является аварийность.

Аварии, выводящие из строя сотни людей и машины, нарушающие нормальный ритм работы автохозяйств, — следствие длинной цепи причин, основным звеном которой является водитель.

От степени технической подготовки водителя, от его умения обращаться с доверенной ему машиной зависит бесперебойная, безаварийная, высокопроизводительная работа автомобиля.

Низкая квалификация молодых водительских кадров, слабая теоретическая подготовка и почти полное отсутствие практических навыков, которые должны быть получены в школе, — вот основная причина пока еще высокой аварийности на автотранспорте.

Чрезвычайно показательны в этом отношении результаты проверки работы московского автотранспорта, произведенной Комиссией партийного контроля.

92% аварийщиков автотранспорта в Москве — шоферы III категории и притом в большинстве со стажем работы до одного года. Среди шоферов II категории процент аварийщиков невысок, а среди шоферов I категории — их всего полпроцента.

Эти данные со всей убедительностью доказывают, что важнейшим условием борьбы с

аварийностью является повышение квалификации водителей, решительная перестройка работы всей школьно-курсовой системы, находящейся в настоящее время в ведении различных ведомств и организаций.

Кустарно и безответственно поставлено дело подготовки водительских кадров в автошколах и на курсах. Неоднократные сигналы центральной и местной печати, материалы, напечатанные в этом номере журнала, свидетельствуют о явном неблагополучии на этом ответственном участке не только на местах, но и в центре — в Москве, где, казалось бы, гораздо больше возможностей правильно организовать учебные занятия.

После реорганизации бывшего Цудортранса и ликвидации общества Автодор все автошколы и курсы были переданы в ведение отдельных наркоматов и общества Осоавиахим. Цудортранс плохо выполнял эту задачу как с количественной, так и с качественной стороны, но и его преемники ведут себя отнюдь не лучше.

Наркоматы в подавляющем большинстве, за исключением, пожалуй, лишь Наркомтяжпрома, имеющего довольно крепкую организацию — Трансэнергокадры, не осуществляют надлежащего руководства школьно-курсовой сетью. Школы, как правило, предоставлены самим себе. Многие из них не имеют определенной программы преподавания, учебников, наглядных пособий. Многие лишены элементарной материально-технической базы.

Теоретическая подготовка учащихся зачастую неудовлетворительна. Это объясняется невнимательным подбором преподавателей, нередко малоквалифицированных, неаттестованных. Так, например, в Москве, по данным Комиссии партийного контроля, из 173 проверенных преподавателей 20% оказались неучами, не знали даже основ автомобильного дела.

С практической подготовкой положение гораздо более тревожное. Школы и курсы располагают крайне ограниченным парком машин, но и при этом отдельные горе-руководители ухитряются использовать дефицитный учебный автотранспорт для своих хозяйственных целей. Машины, на которых обучают будущих водителей, в большинстве устаревших конструкций, уже снятых с производства. В лучшем случае

обучение в школах производится только на машинах ГАЗ, что же касается машин ЗИС и ЯЗ, то школы их совершенно не имеют.

Вследствие этих неблагоприятных условий, а также минимального количества часов практической езды, обычно предоставляемых учащимся (меньше 50% плана), и слабой подготовки самих инструкторов (чаще всего шоферов III категории), — курсы и школы выпускают неполноценных водителей.

У молодых шоферов в большинстве нет необходимой бдительности во время езды, краткий срок обучения не вырабатывает в них необходимой автоматизации движений и они медленно реагируют на быстрые изменения окружающей обстановки.

Существенным пробелом является также недостаточная общеобразовательная подготовка учащихся. Требования к учащимся, поступающим в автошколы и на курсы, должны быть повышены, так как практика доказала, что люди, окончившие начальную школу, с большим трудом справляются с задачей освоения сложной машины — автомобиля.

Все указанные выше серьезные недочеты в работе школьно-курсовой сети свидетельствуют о явном невнимании к подготовке водительских кадров — этому острому и важнейшему вопросу автотранспортного хозяйства — со стороны транспортных отделов наркоматов и общества Осоавиахим.

Материалы о работе осовиахимовских школ в Москве и Минске, напечатанные в этом но-

мере, говорят об исключительно тяжелом положении этих школ. Это должно послужить для Центрального совета Осоавиахима сигналом к тому, чтобы уделить наконец этому участку заслуженное внимание.

Не следует забывать, что виновником аварии является не только непосредственно совершивший ее молодой шофер, но в известной мере и подготовившая его школа и ее руководители.

Школы и курсы работают замкнуто, они изолированы от производства — гаражей, автохозяйств, а также от органов милиции и госавтоинспекции.

Школы и курсы, выпустив ту или иную группу учащихся, считают свою обязанность выполненной и совершенно не поддерживают с ними связи в дальнейшем, между тем как знакомство с первыми шагами работы молодых водителей безусловно содействовало бы повышению качества подготовки кадров.

Школы и курсы также совершенно не учитывают опыта стахановского движения на автотранспорте, не передают лучших достижений шоферов-стахановцев будущим молодым водителям.

Советский союз должен иметь высокоорганизованный автотранспорт, а советский автотранспорт должен быть обеспечен квалифицированными водителями, знающими автомобиль, умеющими беречь священную социалистическую собственность.

В поход за высокую технику управления растущим социалистическим автотранспортом!

Решение правительства не выполняется

За последнее время все чаще и чаще раздаются жалобы хозяйственников на большую нехватку шоферов. Нужду в квалифицированных шоферских кадрах испытывают как колхозы и совхозы, так и крупные городские автохозяйства. Из-за недостатка водителей в парках простаивают машины, тормозится работа транспортных организаций.

Многие автохозяйства идут на все, лишь бы заполучить шофера, принимают людей с улицы без разбора, переманивают из других хозяйств. Сплошь и рядом это приводит к печальным последствиям. К рулю машины допускаются малоопытные, неквалифицированные люди, неспособные управлять советской машиной.

О неблагоприятии с кадрами свидетельствуют многочисленные сообщения печати об авариях. Аварийность — это своего рода барометр, отражающий положение на этом участке автотранспорта.

Вопрос о кадрах, таким образом, вырастает для автотранспорта в серьезную проблему. Кто садится за руль новых машин? Кто и как готовит этих людей? Как повысить качество их подготовки? — Эти вопросы стали большими для автотранспорта.

Реорганизуя Цудортранс, правительство возложило подготовку кадров автотранспортников на ведомства. Каждый наркомат должен теперь заниматься сам подготовкой шоферов и других работников автотранспорта.

Однако это совершенно ясное и четкое решение правительства многими наркоматами и хозяйственными организациями не выполняется. До сих пор вопросу подготовки водитель-

ских кадров не уделяют внимания не только в ведомствах, но и в самих автохозяйствах.

Мы познакомились с постановкой этого дела в трех союзных наркоматах — Наркомтяжпроме, Наркомлегпроме и Наркомвнуторге, — обладающих мощным автопарком, для обслуживания которого требуется целая армия водителей. И только в одном из этих наркоматов — Наркомтяжпроме — положение с подготовкой кадров можно признать удовлетворительным; кое-кому следовало бы даже поучиться у работников тяжелой промышленности.

Госцентрбюро НКТП, переименованное ныне в Трансэнергокадры, начало заниматься подготовкой кадров для автотранспорта с 1934 г. (до этого оно занималось подготовкой исключительно рабочих теплосилового хозяйства). За эти годы сложилась крепкая централизованная организация, раскинувшая свою сеть по всему Союзу. Имея опыт в подготовке рабочих, Госцентрбюро в краткий срок создало сеть автошкол и курсов.

В настоящее время НКТП имеет 22 автошколы, 46 постоянно действующих курсовых баз и свыше 300 временных курсовых точек на предприятиях. По плану в текущем году должно быть подготовлено 29 тыс. автотранспортников, из них 18 тыс. новых и 11 тыс. переподготовлено с нижней квалификации на высшую. В первом полугодии текущего года обучено свыше 13 тыс. чел. и обучается сейчас свыше 12 тыс. чел. (переходящий контингент).

Руководители Трансэнергокадров, считают, что план будет выполнен.