



За рулем

19

ОКТАБРЬ

1937

жургазобъединение МОСКВА



Бездействие и очковтирательство

Около семи месяцев назад, 3 марта 1937 г., на страницах «Правды» было напечатано письмо Героя Советского союза т. Лянидевского «О водителях автомашин».

В этом письме т. Лянидевский своевременно и заслуженно обрушился на бездеятельность Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта при СНК СССР, который игнорировал вопросы развития авто-мотоспорта и подготовки шоферов-любителей. Одновременно он выдвинул задачу — дать стране сотни тысяч автомобилистов и мотоциклистов-любителей, готовых в любую минуту по зову партии и правительства пересечь на бронемашине и танки.

Живой и горячий отклик встретило это предложение среди трудящихся масс и особенно молодежи. Многие крупные предприятия больших городов Союза, спортивные общества, отдельные авто-мотоклубы приняли предложение т. Лянидевского как сигнал к немедленному действию.

Уже через несколько дней на страницах «Правды» были напечатаны конкретные обязательства авто-мотоклубов Ленинграда, автозавода им. Сталина и других.

В результате Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта со значительным опозданием в специальном постановлении записал: «подготовить 150 тыс. шоферов и мотоциклистов-любителей, создать авто-мотоклубы во всех областных, краевых и республиканских центрах» и т. д., и т. п.

Можно ли сказать, что это постановление выполняется? Нет. Бывшие руководители Всесоюзного комитета и его авто-мотосекции вредительски саботировали работу по развитию авто-мотоспорта, имеющего большое оборонное значение, и не принимали практических мер к организации массовой подготовки любителей.

Подготовка автомобилистов и мотоциклистов-любителей, являющаяся одной из важнейших задач комитетов, поставлена из рук вон плохо. Недавно на страницах нашего журнала уже отмечалось отсутствие какого бы то ни было учета и проверки выполнения контрольных заданий по подготовке любителей.

Контрольные цифры были направлены комитетам, в то время как непосредственными исполнителями их должны были быть авто-мотоклубы.

Автомобили, предназначенные исключительно для учебных целей, также рассылались не

клубам, а комитетам, и при этом без всякого учета действительной потребности.

Достаточно привести несколько примеров, чтобы доказать как безответственно распоряжались автомобилями, этим ценнейшим фондом местных клубных организаций — руководители комитетов.

В Ереване республиканский комитет физкультуры и спорта из девяти полученных машин передал клубу только одну, одну оставил у себя, остальные разбазарил.

Дальневосточный комитет из десяти полученных им машин ни одной не использовал по прямому назначению.

Киевский комитет поторопился прежде всего обменять свою старую машину на новую. Одну машину он передал обществу «Спартак», которое распорядилось использовать двигатель автомобиля для... моторной лодки. А три машины были переданы на обслуживание строительства стадиона и за короткий срок приведены в негодное состояние.

Бывшие руководители авто-мотосекции не стеснялись заниматься подлинным очковтирательством. Они указывали на наличие 60 работающих авто-мотоклубов в различных городах Союза. А фактически, как сейчас выясняется, существует всего 27 клубов, да и то многие из них впадают жалкое существование.

Клубы не имеют необходимой технической базы. Комитеты «забыли» предусмотреть отпуск средств на работу клубов. Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта не осуществляла руководства работой авто-мотоклубов, месяцами не отвечала на срочные запросы с мест.

На страницах нашего журнала и местной печати неоднократно отмечались существенные недостатки в проведении авто-мотоспортивной работы. Отдельные пробег, соревнования, гонки, проводимые без тщательной предварительной подготовки, с негодными техническими средствами, давали ничтожные результаты, в ряде случаев проваливались, а иногда даже сопровождалась авариями.

Это также результат беспечного отношения к делу бывш. руководителей авто-мотосекции Всесоюзного комитета, охотно дававших разрешение на проведение местных пробегов без всякой проверки их подготовленности.

В марте — апреле было проведено совещание начальников авто-мотоклубов. Но вместо того, чтобы подытожить материалы совещания, распространить опыт положительной ра-