

XV 187
34

Ленинград
Бюро
1940

За рулем



ЯНВАРЬ 1940 **2**

РЕДИЗАТ ЦС ОСОДВИДХИМА СССР

СОДЕРЖАНИЕ

Работать лучше	1
Заботливо растить оборонные кадры	2
Г. ЛИНГ—В автошколе Тбилиси	4
В. КУЛИЧЕНКО—Юные автомобилисты	6
М. ГОРЮНОВ—Осоавиахимовская работа в автобазе	7
Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ — Привет седовцам — отважным героям Арктики	8
М. СРЕДНЕВ, майор—Танки и противотан- ковая оборона	10
А. ПАРЧИНСКИЙ, майор-орденоносец — Вождение автоколонны зимой	12
В. БЕРЕЗКИН, инж.—Походный вулканиза- тор	13
И. КРУЗЕ, инж.—Умело пользуйтесь тормо- зами	14
П. ЗМИЙ, инж.—Берегите шины	16
Новости мировой автотехники	3 стр. обл.

187
34

РАБОТАТЬ ЛУЧШЕ



Осоавнахим располагает довольно широкой сетью автошкол и учебных пунктов, занимающихся «черновой» отработкой кадров для автобронетанковых частей Красной Армии, подготовкой авто-мотолюбителей, гражданских водителей и повышением их квалификации.

За последние годы автошколы и учебные пункты Осоавнахима проделали большую и полезную работу. Десятки тысяч бывших слушателей осовнахимовских автошкол сейчас умело управляют советскими автомобилями. Многие из них работают по-стахановски, перевыполняя нормы межремонтных пробегов, экономя бензин и резину.

Но результаты работы автошкол и учебных пунктов могли бы быть более высокими при лучшей организации учебного процесса, лучше оборудовании учебных точек, правильной и четкой организации снабжения их запасными частями, бензином, литературой и наглядными учебными пособиями, при наличии более квалифицированных кадров преподавателей и инструкторов.

До сих пор в системе Осоавнахима еще продолжают существовать отдельные так называемые «дикие школы», никем не утвержденные, а следовательно, и никем не руководимые и не обеспечиваемые. Такие школы, созданные по инициативе местных организаций, строят свою работу на хозяйственном расчете, взимая повышенную плату за обучение водителей. Штаты таких школ состоят из 1—2 человек. Начальник школы — он же поллитрук, он же преподаватель, он же бухгалтер. Работая бесконтрольно, «дикие школы» часто выпускают неполноценных водителей, а иногда и вовсе не доводят обучение до конца, не имея возможности дать учащимся практические навыки вождения автомобиля.

«Дикие школам» не должно быть места в системе Осоавнахима. Их нужно взять на учет и обеспечить руководство и планомерное снабжение всем необходимым. Учебные пункты в дальнейшем следует организовывать

только по плану, в определенных районах.

В помощи и руководстве нуждаются и постоянные стационарные школы и учебные пункты Осоавнахима. Начальники большинства учебных пунктов справедливо жалуются на то, что Снабосоавнахим не обеспечивает работу учебных пунктов, что он снабжает их плохо и руководители учебных пунктов вынуждены заниматься кустарничеством, изыскивать запасные части и бензин на месте, непосредственно связываться с издательствами, выпускающими автомобильную литературу, что зачастую не дает желательных результатов.

Школы и учебные пункты должны обеспечиваться всем необходимым в плановом порядке. Задача Главснабосоавнахима — выполнить законное требование автошкол, организовать в ряде районов собственные мастерские по ремонту автомобилей, аккумуляторов, по вулканизации резины, а также мастерские для изготовления наглядных учебных пособий по автомобилям «М-1», «ЗИС-101», «ЗИС-5» и др., которые являются неотъемлемой частью учебной программы.

Необходимо также принять все меры к обеспечению автошкол учебной литературой. Для этого нужно заранее договориться с издательствами и, кроме того, обязательно включить в план работы Редиздата ЦС Осоавнахима на 1940 г. серию книг по устройству, уходу и обслуживанию наиболее распространенных марок советских автомобилей.

Решающее значение в подготовке полноценных водителей имеют кадры преподавателей и инструкторов. При крайнем недостатке литературы и отсутствии организованных технических консультаций преподаватели отстают от роста автомобильной техники, не имеют возможности своевременно изучать новые модели советских автомобилей и часто не в состоянии удовлетворять растущие запросы слушателей.

Управление боевой подготовки ЦС Осоавнахима должно позаботиться о повышении квалификации преподавателей, о расшире-

нии их технического кругозора. Для этой цели может быть широко использована Центральная автошкола Осоавнахима, занимающаяся повышением квалификации руководящих работников автоучебных пунктов. Нужно лишь пересмотреть существующую программу, дополнив ее вопросами методики преподавания отдельных дисциплин.

Местные организации Осоавнахима несерьезно относятся к комплектованию Центральной автошколы, не выполняют указаний Центрального совета. В результате вместо 200 человек во втором наборе школы обучалось только 70. При очередном наборе следует учесть необходимость переподготовки преподавателей, добиться, чтобы школа была полностью укомплектована.

Овладение техникой эксплуатации современных автомашин требует от водителей хороших знаний и опыта, так как автомобиль является продуктом высокой технической культуры. Недостаточная теоретическая и практическая подготовка молодых водителей — одна из серьезных причин малоэффективной эксплуатации автотранспорта. Чтобы добиться хорошей и отличной успеваемости учащихся, чтобы устранить имеющийся отсев, нужно уделять больше внимания автоучебным пунктам и школам, постоянно контролировать их работу, оказывать им реальную помощь.

Огромное значение имеет развертывание социалистического соревнования между школами и пунктами. До сих пор соревнование не выходило за пределы класса. Соревновались между собой только слушатели или, в лучшем случае, отдельные группы. Надо организовать соревнование городов. Разве не могут автоучебные пункты Москвы заключить договор социалистического соревнования с автоучебными пунктами Киева, Ленинград с Тбилиси, Харьков со Свердловском и т. д.?

Такое широкое соревнование при конкретном деловом руководстве и обмене опытом даст, несомненно, большие положительные результаты.

Заботливо растить оборонные кадры

Редакция журнала «За рулем» провела совещание в Центральной автомобильной школе Осоавиахима.

Выступавшие на этом совещании начальники школ и учебных пунктов указывали, что наряду с успехами и достижениями в подготовке оборонных кадров есть немало серьезных недостатков, мешающих дальнейшему росту и развитию автоучебных пунктов в системе Осоавиахима.

Недостаточность материальной базы, отсутствие единой программы подготовки водителей, слабая разработка методики преподавания, неудовлетворительная постановка массово-политической работы — вот на чем останавливали свое внимание участники совещания.

Мы публикуем часть выступлений начальников школ и учебных пунктов Осоавиахима. Их высказывания заслуживают самого пристального внимания со стороны Центрального, республиканских, областных и городских советов Осоавиахима.

Нужна единая программа в подготовке кадров

Из выступления начальника автоучебного пункта гор. Сремненка Чиминской области

И. БЕЛОУСОВА

Наш учебный пункт еще не налажен как следует свою работу. Самый большой недостаток — отсутствие единой программы подготовки. Это доставляет нам и учащимся большие неприятности во время испытания. Мы обучаем людей одному, а квалификационная комиссия часто требует другое. Вот например: к Октябрьским торжествам курсанты взяли обязательство в честь славной годовщины успешно закончить курсы. Подготовились неплохо. Однако представитель квалификационной комиссии т. Кондратьев провалил на экзамене около 70% курсантов. Этот факт объясняется тем, что у нас нет договоренности с госавтоинспекцией, отсутствует единая программа, нет четкого профиля подготавливаемых кадров.

У нас ощущается острый недостаток в наглядных пособиях, особенно по «М-1», «ЗИС-101» и газогенераторным установкам. Приходится самим чертить схемы. Разрезных деталей у нас тоже нет. Учебников по автоделу не хватает.

При автоучебных пунктах отсутствуют специальные оборудованные мастерские. Это сильно снижает

качество подготовки курсантов, так как мы не имеем возможности организовать для них занятия в мастерских.

Несмотря на все эти недостатки, мы все же немало подготовили водителей. Они присылают нам письма, благодарят за учебу, обращаются за технической консультацией. А некоторые жалуются, что их неправильно используют на месте. Ни одно письмо, поступающее от наших бывших курсантов, не остается без ответа.

Центральная школа Осоавиахима принесла нам большую пользу. Все работники автоучебных пунктов должны пройти переподготовку в этой школе. В программу занятий нужно включить вопросы методики. Для нас эти вопросы решительно необходимы.

На многих учебных пунктах остро стоит вопрос о кадрах преподавателей. Их нехватает. Кроме того, теоретическая подготовка работников недостаточна. Центральный совет Осоавиахима должен обратить на это внимание. Подготовку и переподготовку преподавательских кадров нужно начать теперь же.

Снабжать планомерно, бесперебойно

Из выступления начальника автоучебного пункта гор. Никополь (УССР)

С. АНДРЮШЕНКО

За последние три года наш автоучебный пункт подготовил одних только любителей 600 человек.

Сейчас у нас есть помещение — 4 хороших аудитории, канцелярия и гараж на 8 машин. Колесных машин у нас пять, мотоцикла нет. Просил я мотоцикл, писал об этом в Киев, но оттуда никогда не отвечают на наши запросы.

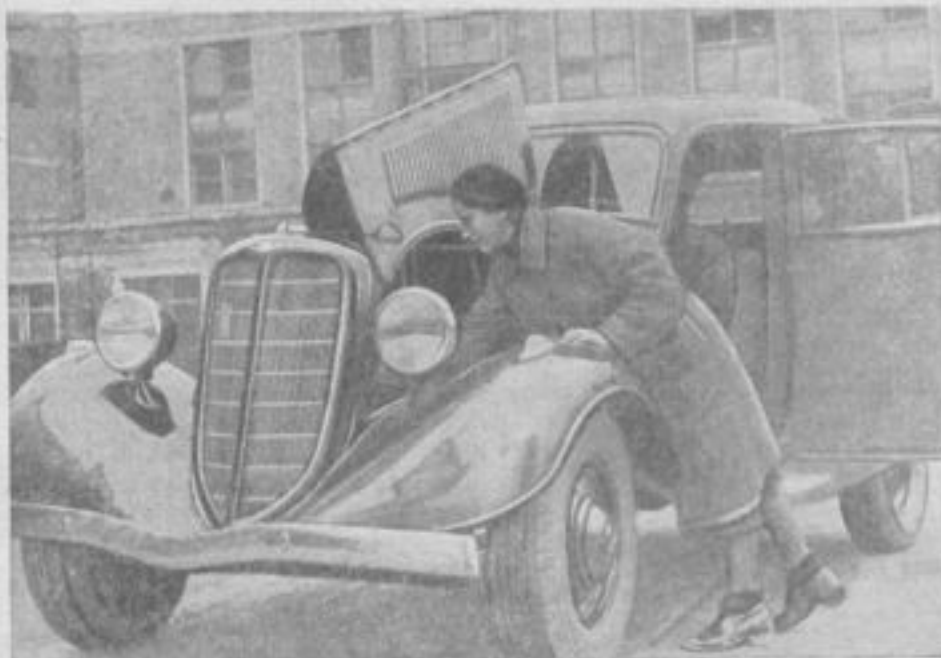
В 1937 г. я приезжал в Москву за материальной частью. В Центральном совете Осоавиахима мне тогда сказали: «Вы у нас на первой очереди, получите две машины «ГАЗ-АА», одну «ЗИС-5» и одну машину «М-1».

Вернувшись в Никополь, я долго ждал обещанных машин. Их не было. Я начал посылать письма в Центральный совет, но ответа так и не получил. Лишь только в последнее время я получил две машины. А «ЗИС-5» и до сих пор до нас не дошел. По разнарядке из Москвы «ЗИС-5» был адресован непосредственно нам, но остался он в Днепрпетровске и используется там не на учебные цели.

На это следует обратить серьезное внимание. Нельзя допускать, чтобы кто-то безнаказанно срывал снабжение учебных пунктов материальной частью.

За пять лет работы в Осоавиахиме я только один раз проходил переподготовку. Занимался здесь в Центральной школе. К моему приходу школа оказалась неподготовленной — не было учебного корпуса, не работало отопление. Около двух недель мы занимались в палате, но теперь дело налажилось.

Многого дала нам школа. Мы изучали топографию, тактическую подготовку, новейшую технику, хорошо ознакомились с гусеничными и специальными машинами, с парковой службой. В школе я получил достаточную теоретическую подготовку. Теперь я знаю, как добиться лучших результатов в работе нашего автоучебного пункта.



Осмотр автомобиля перед выездом на линию

Оборонно-массовая работа— важнейшая задача

Из выступления старшего инструктора учебного пункта г. Херсона

Т. ПОДПАЛОГО

Херсонский автоучебный пункт располагает хорошим помещением, прекрасно оборудованным гаражом, монтажной и ремонтной мастерскими и тремя учебными автомобилями. Оборудование пункта дает возможность готовить одновременно пять-шесть групп.

Но наша задача — обеспечить не только количественное выполнение плана подготовки водителей, но и, главным образом, высокое качество их обучения.

Этому мешает недостаток квалифицированных преподавательских и инструкторских кадров, а также недостаток литературы и учебных наглядных пособий.

Мы в состоянии, и то с большим трудом, удовлетворить автомобильной литературой не более 40—50% учащихся. Причем и эти книги издания 1936—1937 гг. являются в известной части устаревшими. Разрыв машин у нас так же, как во многих других учебных пунктах, нет, что значительно усложняет усвоение учащимися устройства автомобиля — основного предмета программы.

Не менее затруднительно наше положение с подбором кадров преподавателей и инструкторов, что объ-

ясняется прежде всего низкой оплатой их труда.

Квалифицированные преподаватели не соглашаются заключить договоры с почасовой оплатой, не превышающей пяти рублей. Опытных инструкторов-водителей I и II классов не удовлетворяет ставка в размере 350 рублей в месяц, так как, работая за рулем машины, они получают больше.

Учебные пункты должны уделять серьезное внимание оборонно-массовой работе на предприятиях, создавая кружки авто-мотолюбителей.

Я лично немало поработал в этой области и создал 8 автокружков на четырех заводах, двух техникумах и в институтах. Интерес к изучению автомобиля у рабочих и студентов был большой. Все они хотели приобрести эту нужную оборонную специальность. Но мы смогли лишь создать кружки, дать программу, порекомендовать преподавателей и провести теоретическую подготовку будущих автолюбителей. А когда пришлось столкнуться с практической учебной, то тут дело встопорилось.

Хозяйственники не пошли нам на встречу, не дали ни машин, ни бензина. А своими силами мы с этой задачей полностью не справились.

Только сорой в лишним учащийся-энтузиастов мы пропустили через наш учебный пункт и, таким образом дали им возможность закончить учебу и получить любительские права.

Отсюда вырисовывается следующий вывод. Чтобы иметь возможность шире развернуть оборонно-массовую работу на предприятиях, автомобильно-учебные пункты Осоавиахима должны получать дополнительные материальные ресурсы (машин, бензин, и др.) для подготовки авто-мотолюбителей.

Повседневное руководство укрепит школу

Из выступления начальника автошколы Биробиджана

З. ДУЛЬКИНА

Школа у нас организована в 1936 г. Вначале постоянного помещения не было. Занимались кое-где. Теперь у нас есть хорошее помещение.

Школу мы создавали своими силами. Областные организации не помогали. Они даже гвоздей не хотели отпустить. Местные организации и сейчас нам мало помогают. За все время мы получили только одну машину. А между тем у нас есть удобный гараж. К слову сказать, как только был построен гараж, областные организации попытались отобрать его.

Сейчас школа имеет пять машин; две «ГАЗ-АА», две «ЗИС-5» и одну газогенераторную. Эти машины мы сами приобрели: покупали изношенные машины и восстанавливали их.

Нужно уделять больше внимания руководству школами. Инспектора из Центрального совета Осоавиахима к нам не приезжают. Не удовлетворяют нас и взаимоотношения с госавтоинспекцией. Много раз приходилось наблюдать, как проваливались на экзаменах сильные, хорошо подготовленные курсанты, а слабые выдерживали экзамен.



В автошколе Тбилиси

Г. ЛИНГ

В центре столицы орденосной Грузии — Тбилиси на самом берегу реки Куры расположилась автошкола Осоавиахима. Здание старое, в прошлом здесь был водочный завод. Автошколе здесь тесно, неудобно, но лучшего помещения нет.

Нужно прямо сказать — школе не везет. Руководители Тбилисского городского и Грузинского республиканского советов Осоавиахима не интересуются ее работой, не заботятся о ее нуждах, не стараются ей помочь. В результате автошкола проводит далеко не всю работу, которую она могла бы сделать.

В автошколе за два года сменилось 5 начальников и 5 комиссаров. Приходит новый руководитель, поработает несколько месяцев, только начинает привыкать и осваиваться с обстановкой — приказ «перевести на другую работу».

— Вот и сейчас — поработал в школе с 15 октября комиссар т. Рухадзе, а 28 декабря командирован на год на курсы. Школа снова без комиссара, — с горечью говорит



Начальник учебной части Тбилисской автошколы орденосец Н. Емец

Фото Г. Линг

нам начальник учебной части школы демобилизованный танкист орденосец т. Емец.

Теперьшний начальник школы т. Вашакидзе тоже здесь недавно,

всего лишь несколько месяцев.

До 1 декабря автошкола находилась в ведении Тбилисского совета Осоавиахима. Фактически же школа обязана была подчиняться двум коллегам — городскому и республиканскому советам. Такая обезличка руководства мешала работе, зачастую заставляла изменять уже принятое решение. С 1 декабря школа перешла в непосредственное ведение Грузинского республиканского совета, но перемены от этого пока нет. Та же неразбериха, та же отсутствие четкости работы, отсутствие хозяйского глаза.

Автошкола имеет возможность выпускать в год до 1600 гражданских шоферов. Достаточно сказать, что в 1938 г. она подготовила и выпустила 1580 человек. В 1939 году выпуск составил лишь 229 человек! Хозяин школы — Тбилисский совет Осоавиахима — больше выпускать не разрешил! Он не обеспечил школу материальной частью, горючим. В результате план работы был сорван.

В Тбилисской автошколе весь парк состоит из пяти учебных машин ГАЗ-АА. В школе нет ни одной разрезной машины ГАЗ-АА, М-1, ЗИС-101, в результате курсанты знакомятся с ними лишь по отдельным деталям двигателя, агрегатам. Фактически же выпускники школы заканчивают курс, имея чрезвычайно смутное представление о М-1 и ЗИС-101. Автошкола недостаточно снабжена учебными пособиями, в ней нет хороших плакатов, макетов, мало технической литературы. Имеющихся пяти машин ГАЗ-АА не хватает. Парк школы необходимо увеличить.

Прекрасный методист, опытный преподаватель Галей Валеев сумел добиться отличной успеваемости среди своих учеников. В последнем выпуске его группа сдала предметы целиком на «отлично». Не отстает от него преподаватель автодела в грузинской группе Михаил Цуцунва-



Преподаватель Д. Бражинский проводит читку газеты

Фото Г. Линг

за, его выпускники также отличники.

— У нас отличная, способная молодежь, — говорит т. Валеев. — Наши курсанты с огромной охотой изучают автодело, но мы могли бы дать им гораздо больше, чем даем сейчас. Нам не хватает инвентаря, учебных пособий, литературы — вот на что следует обратить серьезное внимание. Совет Осоавиахима никак не хочет понять, что такой «голодный паук» отражается на нашей работе, усложняет ее и временами обесценивает.

Национальный состав курсантов школы распределяется так: 60 процентов курсантов — грузины, остальные — русские, армяне, азербайджанцы. Преподавание в школе ведется на двух языках — русском и грузинском. В школе широко развита соревновательная работа между отдельными курсантами, преподавателями и группами. Периодически ход соревнования освещается в стенгазете «За рулем», иллюстрируется в фотосайте, обсуждается на собраниях.

Об успеваемости курсантов говорят следующие данные: в последнем декабрьском выпуске русская группа сдала правила уличного движения в среднем на 4 балла, практическую езду на 3,8 балла, теорию на 3,9 балла, политподготовку на 4 балла и т. д. Общий средний балл в группе был 3,9. В грузинской группе средний балл — 3,5.

Соревнуясь с автошколой «Трансэнергоавды», школа Грузинского совета Осоавиахима заняла первые места по всем пунктам договора социалистического соревнования.

Отличники-курсанты Давид Жгенти, Иван Жигули, Егор Мчедlishvili, Иван Коваленко и многие другие с исключительной охотой и любовью изучают военное дело, осваивают автотехнику. Однако руководители автошколы не все используют, чтобы помочь молодежи овладеть военными специальностями. В школе не могут ответить на вопрос, сколько среди курсантов значников ПВХО, ВС, ГТО. Никакой работы по сдаче норм на оборонные значки школа не ведет.

Учебная дисциплина в автошколе на должной высоте. Бесценный преподаватель политических предметов тов. Д. Брагинский, начальник учебной части тов. Н. Емоц, инструктор практической езды тов. С. Маташвили — люди с большим стажем, завоевавшие заслуженный



Преподаватель автодела
М. Цукунана

авторитет. И тем более досадно, что общие неполадки в организационной структуре отражаются на их работе.

Даже ремонтная мастерская школы не удовлетворяет всех требований. Когда-то мастерская производила капитальный ремонт. Сейчас оборудование разбазарено, и мастерская производит лишь текущий ремонт. Даже средний ремонт ей не под силу. Это ненормальное положение также, конечно, затрудняет работу в школе.

Руководителей школы и педагогический персонал смело можно упрекнуть в отрыве от общественной работы, в частности в отсутствии

связи с центральным автомотоклубом. Недостаточная работа ведется школой и на предприятиях столицы Грузии. Четыре кружка в городе — на кинофабрике, в грузинском театре имени Марджанишвили, при союзе работников госучреждений и на новой обувной фабрике имени Л. П. Берия — слишком маленькая цифра. Автошкола должна проводить гораздо большую работу.

Недостаточно внимательна администрация автошколы и к удовлетворению культурных вопросов курсантов. В красном уголке неуютно, мрачно. В нем мало плакатов, нет цветов, отсутствуют газеты, журналы, книги. Редко проводятся лекции, доклады.

Таким положением в республиканской школе. На автошколу возложена большая и ответственная задача — подготовка пополнения для Красной Армии, подготовка внефронтников. Школа, ведущая работу среди национальных кадров, должна и могла бы вести эту работу на должной высоте. Этому мешает не внимание местных осовиахимовских организаций к автошколе, не внимание к ее кадрам, отсутствие постоянного контроля.

Осовиахим Грузии должен серьезно заняться своей школой и оказывать ей повседневную помощь, по-большинству помогая большому, ответственному делу.

1940 год должен стать переломным в работе автошколы Грузинского совета Осоавиахима.



Товарищ Маташвили, инструктор практической езды, на занятиях

Фото Г. Джи

В. КУЛИЧЕНКО

Среди учащихся наблюдается большой интерес к автомобилю и мотоциклу. На многих станциях юных техников, во дворах и домах пионеров организованы автомобильные лаборатории, где работают кружки юных автомобилистов и мотоциклистов. Также же кружки организуются непосредственно в школах.

Модель автомобиля (а иногда и мотоцикла) — одна из самых распространенных самоделок юных техников.

В Советском павильоне на всемирной выставке в Нью-Йорке демонстрировалась модель мотоцикла новейшей конструкции, сделанная ленинградским школьником Мосей Скибинским. Модель — почти ювелирной работы (величина модели приблизительно 20 см), передает все мельчайшие детали мотоцикла.

Из Ленинграда была послана в Нью-Йорк также отлично сделанная школьником Исааком Медведевым модель гоночного автомобиля. В небольшой модели достигнута отточенность всех частей, она оборудована электрическим освещением (от батареек) и пружинным заводом.

Таких моделей юные автомобилисты строят много: с пружинными и резиновыми двигателями, с электрическими моторчиками, радиоуправляемые, светоуправляемые и др. Юным моделям больше всего привлекает новизна конструкции, экспериментальный характер машин. Сейчас, например, в одной из лабораторий Центральной детской технической станции в Москве ре-

бита с большим увлечением строят модель автомобиля с паровым двигателем (с примоточным котлом).

Постройка модели требует от юных конструкторов необходимых знаний об устройстве и действии настоящей машины.

Но еще больше привлекает юных автомобилистов не модель, а настоящая машина, хотя бы самая примитивная. Отсюда и увлечение pedalными автомобилями.

11 апреля 1923 г. в Большой аудитории Политехнического музея в Москве состоялся необычный диспут, организованный Центральной детской технической станцией. Несколько сот школьников собрались для обсуждения вопроса: «Можно ли самому устроить детский автомобиль?» Здесь были продемонстрированы первые, довольно неуклюжие самоделные pedalные машины, вызвавшие исключительный восторг юной аудитории.

Сейчас pedalный автомобиль уже стал обыденной вещью среди школьников. Готовые pedalные машины для ребят выпускают наши автозаводы. Еще больше делают их сами юные автомобилисты. Техника самоделных машин все время совершенствуется, их ходовые качества, внешний вид улучшаются. Юные техники строят pedalные легковые машины, pedalные грузовики, броневика и пр. В лабораториях Челябинской областной станции юных техников ребята сделали pedalные машины, своим внешним видом напоминающие «М-1».

Станции юных техников, дворцы и дома пионеров регулярно проводят состязания водителей pedalных автомобилей, что стимулирует работу над моделями. Держателем всеобщего рекорда водителей pedalных машин является школьник Павел Васильев, который в 1937 г. на состязаниях в Ворошиловске прошел на своей «машине» 150 м за 23 секунды. В истории детского автомобилства отмечены два всеобщих слета юных автомобилистов, проведенные Автодором в 1931 и 1935 гг., отмечен пробег целой колонны pedalных автомобилей по маршруту Москва—Ногинск, организованный ребятами «Трехгорки» в июне 1934 г.

Работа с pedalным автомобилем дает школьникам не только некоторое представление о конструкции настоящей машины, но и определенные навыки вождения ее, знакомит с правилами движения.

Следующий этап, наиболее интересующий юных автомобилистов, — это детский автомобиль с настоящим мотором. Достаив где-нибудь мотоциклетный мотор (обычно изношенный, который они самостоятельно ремонтируют), ребята приспособляют его к самоделному автомобилю и получают вполне удовлетворяющую их машину. Были успешные попытки построить маленький автомобиль и с самоделным мотором (на Волчанской станции юных техников, Харьковской обл.). К сожалению, наши заводы не выпускают еще детских моторных автомашин (за исключением единичных экземпляров), которые сыграли бы большую роль в подготовке водителей.

От моделей и детских автомобилей учащиеся старших классов стремятся перейти к настоящим машинам.

В Челябинске — на областной станции юных техников — старшие школьники в специальном кружке подробно изучали легковую машину «М-1», научились управлять ею, получили права водителей. Автолаборатория Харьковского дворца пионеров имеет несколько выпусков юных водителей машин; они овладели техникой вождения автомобиля, пользуясь «пикапом». В ряде других внешкольных учреждений юные техники изучают настоящие автомашины.

Еще шире распространены кружки юных мотоциклистов, поскольку мотоцикл является для них более доступной машиной. Хорошо работает такой кружок, например, в Кирове на областной станции юных техников. Члены этого кружка не только научились управлять мотоциклом и получили соответствующую



Колонна машин Челябинской станции юных техников

шие права, но с успехом проводят ответственные пробеги. Летом 1939 г. они успешно провели пробег по маршруту Киров — Казань. В Казани юных мотоциклистов торжественно встретили пионеры и школьники, которые решили и у себя организовать изучение мотоцикла. Такая же работа с мотоциклом организована на станциях юных техников в Ижевске, Ишкар-Оле и ряде других. В Ижевске юные техники широко используют мотоциклетные моторы. Они, например, построили несколько аэросаней с этими моторами.

Не остался без внимания юных техников и трактор. Тяга к его изучению большая. На станциях юных техников в Маринском посаде (Чувашия) ребята с помощью руководителей ухитрились соорудить самодельный (в основном деревянный) трактор и такой же автомобиль. На автомобиле с успехом совершили поездку в Чебоксары. Затем ребята достали в колхозе вышедший из строя трактор «Фордзон», сами отремонтировали его и подготовили из своей среды 35 юных трактористов, умеющих управлять машиной и знающих ее устройство. Работа этого кружка будет показана в текущем году на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке. Аналогичные кружки юных трактористов организовались в Кировской области (село Круты-Горбы, Тарашанский район), в Куйбышевской, в Северной Осетии и т. д.

Так совершается переход от модели-игрушки к настоящей машине. Эта работа может получить еще большее развитие при активном содействии автоучебных пунктов Осоавиахима и автомотоклубов. Обязанность тех и других — практически помочь станциям юных техников, дворам и домам пионеров в налаживании работы автомобильных и мотоциклетных кружков. Помощь может выразиться в инструментах, в выделении руководителей, в предоставлении материальной базы, в содействии при проведении состязаний и т. п. Надо признать, что взрослые автомобилисты уделяют недостаточно внимания юным автомобилистам. Такое положение нельзя назвать нормальным.

Имеются случаи бездушного отношения к ребятам. Центральная детская техническая станция Таджикистана сообщает, что в Сталивабаде автоклуб не только не оказывает никакой помощи юным автомобилистам, но даже отказался дать программу, по которой проводится обучение водителей (эту программу, соответственно переработав, руководители станции хотели использовать для ребят).

Нужно шире развернуть работу с юными автомобилистами и мотоциклистами. По окончании средней школы из среды юных автомобилистов выйдут много хороших водителей, механиков и строителей советских машин, имеющих уже известные практические навыки и теоретические знания. Это имеет большое значение не только для народного хозяйства, но и для обороны СССР.

ОСОАВИАХИМОВСКАЯ РАБОТА В АВТОБАЗЕ

Председатель рабочкома автобазы
Наркомсвязи СССР М. ГОРЮНОВ

Красный уголок — это центр массовой работы в автобазе. Здесь мы проводим лекции и беседы, делаем стенгазету. Здесь на специально отведенном столе всегда можно найти свежие брошюры по массово-политическим вопросам. Среди этой литературы можно встретить книжку и об оборонной работе, но надо отметить, что таких книжек у нас пока мало, и вовсе нет книг наиболее нужных осоавиахимовцу-шоферу.

Многие шоферы автобазы Наркомсвязи участвовали в боевых операциях Красной Армии в дни освобождения Западной Украины и Западной Белоруссии от нацистского ига. Там они на практике убедились, как много значит специальная подготовка и как много нужно знать гражданскому шоферу, чтобы стать водителем военной машины.

Наша автобаза не имеет своей самостоятельной осоавиахимовской организации. Осоавиахимовцы — шоферы и служащие автохозяйства обслуживаются общепаркоматским советом Осоавиахима. Они работают по его плану и указанию. Это обстоятельство имеет и свои положительные и отрицательные стороны.

Естественно, что крупная паркоматская организация Осоавиахима располагает большими средствами. У нее есть свой стрелковый тир, она организует интересные доклады и лекции, проводит массовые походы, готовит кадры инструкторов.

Но шоферу нужно быть не только метким стрелком. Он, конечно, обязан изучить противогаз, различать отравляющие вещества, уметь перевязать рану, и хорошо, что часть наших осоавиахимовцев уже получила эти знания в организованных кружках. Но этого недостаточно для нас. До сих пор шоферы автобазы Наркомсвязи не получили специальных знаний, необходимых водителям в военной обстановке.

Шоферам необходимо знать, как обращаться со своей машиной во время «угрожаемого» положения, как дегазировать и замаскировать ее. Ведь общеизвестно, что значит автомобиль в военное время!

Осоавиахимовская организация Наркомсвязи провела в 1939 году несколько больших военноподготовительных походов. Шоферы также принимали в них участие. Но организаторы не учли их специальности, и поэтому шоферы шли в общих колоннах наравне со всеми членами Осоавиахима. Машины в походе не участвовали. Это, конечно, большой недостаток.

В нашей работе есть еще очень много недостатков. Они в основном зависят от того, что осоавиахимовская организация не всегда счи-

тается со специфичностью работы водителя.

Но все же за истекший год нами проделана следующая работа. С помощью парторганизации и комсомола мы добились того, что 70 процентов всего личного состава автобазы стали членами Осоавиахима, 30 процентов всех водителей получили значок «ПВХО». Работает и стрелковый кружок, 60 процентов шоферов обзавелись собственными противогазами.

Осоавиахимовцы автобазы не могут пожаловаться на отсутствие внимания к их нуждам. Еще не было случая, чтобы администрация автобазы отказала нам в средствах на оборонную работу. Средств у нас пока вполне хватает. В прошлом году мы даже не перасходовали всех денег, полагающихся по смете.

Недавно партийная и комсомольская организация выделили двух активистов — тт. Холодкова и Разумовского мне в помощь. Оба они комсомольцы — значкисты ПВХО и ВС.

Залогом дальнейших успехов служит тот интерес к оборонным вопросам, который проявляют члены Осоавиахима и все работающие в автобазе. Важно так построить дальнейшую работу, чтобы ни один запрос не остался без ответа. В этом большую помощь шоферам автобазы может оказать наш паркоматский, районный и городской советы Осоавиахима. Нужно, чтобы они поняли всю важность работы с шоферами по специальной программе.

Осоавиахимовская организация автобазы Наркомсвязи, как и большинство осоавиахимовских организаций гаражей и автомобильных баз, встретила значительные трудности в нормальном проведении кружковой работы среди шоферов, почти весь свой рабочий день проводящих в разъездах по городу. Создание квалифицированных консультаций поможет успешной работе. Необходимо снабдить шоферов литературой, пособиями, установить сроки сдачи испытаний. А главное, нужно приблизить осоавиахимовскую учебу к специфике работы шоферов. И в этом вопросе нам очень нужна внимание и помощь вышестоящих осоавиахимовских организаций.

Я не сомневаюсь, что водители автобазы Наркомсвязи смогут в самое короткое время овладеть знаниями, необходимыми военному водителю. Нужно только осоавиахимовской организации проявить больше глубины, больше оперативности, больше внимания к требованиям масс.