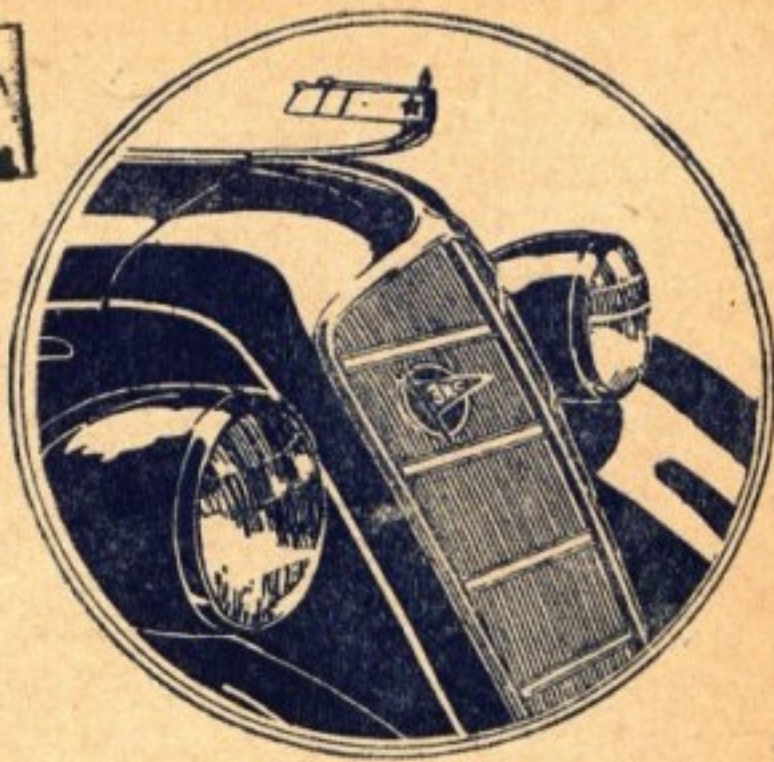
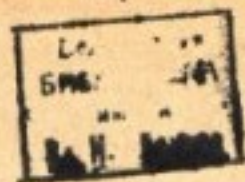




187  
34



# За рулем

23

1938

ДЕКАБРЬ

181  
34

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ОСОАВНАХИМА СССР

ДЕКАБРЬ 1938 г.

23

Одиннадцатый  
год издания

**ЗА РУЛЕМ**

Выходит два  
раза в месяц



Сталинская Конституция СССР — итог борьбы и побед Октябрьской социалистической революции.

Да здравствует Конституция победы социализма и рабоче-крестьянской демократии!

# ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ВСЕГДА В ПОЛНОЙ ГОТОВНОСТИ!

Речь товарища К. Е. ВОРОШИЛОВА на Красной площади 7 ноября 1938 года

Товарищи красноармейцы, командиры, комиссары, политработники, рабочие и работницы, колхозники и колхозницы, ученые, инженеры, врачи, учителя и работники искусств, товарищи стахановцы, стахановки и комсомольцы, товарищи представители зарубежных рабочих организаций!

Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической Партии большевиков и Правительство Союза Советских Социалистических Республик поручили мне приветствовать вас и принести свои поздравления по случаю праздника 21-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции в СССР. (Аплодисменты.).

Товарищи! Истекший 21-й год нашей славной истории мы отмечаем, как год новых успехов и достижений социализма. Под испытанным руководством партии Ленина—Сталина наша промышленность всех отраслей и назначений, железнодорожный, водный и воздушный транспорт, все эти и другие участки нашего социалистического хозяйства развивались, преуспевали, шли вперед по пути новых побед.

Огромных успехов мы достигли также в нашем социалистическом земледелии. Истек-

шее лето, как известно, было не совсем благоприятным. Но, благодаря социалистической форме нашего сельского хозяйства, народы нашей страны вышли с честью из борьбы с капризами природы.

Канула в вечность вместе с царями, дворянами, капиталистами и кулаками неизбежная голодовка и гибель многих миллионов тружеников земли в годы засух, суховеев, саранчи и прочих спутников тяжелой, рабской жизни великомученика — русского крестьянина. Гордо и уверенно смотрит теперь вперед наш колхозник, на деле познавший все величие и силу социалистического строя. Он, как и весь советский народ, знает, что руководимое великой коммунистической партией советское государство способно побеждать всех своих врагов, в том числе и враждебные силы природы.

Товарищи! Непрестанно росло и продолжает расти благосостояние народных масс.

Велики за этот год успехи и завоевания социалистической науки и культуры в нашей стране. Они многообразны, их много, они пронизывают буквально всю жизнь миллионных масс, они общезвестны.



Бойцы N-ской мотомеханизированной части перед октябрьским парадом. На снимке (слева направо) — П. Охупкин, Д. Савин, П. Дмитриук и др.

Фото Л. Доренского



*Нарком обороны, маршал Советского Союза*  
**К. Е. ВОРОШИЛОВ**

21-й год войдет в нашу историю, как год осуществления Сталинской Конституции.

Выборы в Верховные Советы Союза ССР и Союзных Республик явились поистине триумфом дела Ленина—Сталина, триумфом блока коммунистов и беспартийных. Вся страна, весь народ-гигант единодушно голосовал за этот блок, за нашу великую партию, за своего вождя, нашего Сталина. Советский Союз живет под сенью новой, Сталинской Конституции, самой демократической и славной, Конституции торжествующего социализма.

Новые многотысячные отряды молодых патриотов влились в ряды советской интеллигенции, в ногу идущей со всем своим великим народом.

Растут, множатся замечательные люди нашей страны — стахановцы и стахановки. Во всех отраслях труда и творчества они демонстрируют невиданные успехи и достижения, делом показывая, на что способен свободный советский человек, работающий в интересах миллионов, в интересах социализма.

Советская женщина успешно соревнуется с мужчиной на всех поприщах социалистического строительства. На заводах и фабри-

ках, в органах управления государством и в сельском хозяйстве, в научных лабораториях, на пароходах и паровозах, автомашинах и самолетах — везде она занимает место наряду с мужчиной, как равноправный гражданин своего государства, как умелый, превосходный строитель своей социалистической жизни. Исключительный по трудности перелет Героев Советского Союза тт. Гризодубовой, Осипенко и Расковой справедливо восхищает трудящихся не только нашей родины, но и за ее пределами. А ведь у нас таких, как эта прекрасная тройка, немало, их многие сотни. Их число растет и будет расти вместе с бурным ростом нашей социалистической родины.

Товарищи! Агентура наших злейших классовых врагов — троцкистско-бухаринские предатели, вредители и в истекшем году пытались вести свою гнусную подрывную работу. Государственная власть, весь наш народ, руководимые партией Ленина—Сталина, как и раньше, беспощадно корчевали эту нечисть. Вместе с ликвидацией последствий мерзостного вредительства в нашей стране ликвидируется и охвостье тех банд, которые втайне заносили топор над головой своей страны.

Не потому ли, что всем предателям нашей родины пришел конец, некоторые хозяева этих негодяев проявили в истекшем году явное беспокойство. События у озера Хасан — это ведь не война. Это провокация войны, наглая вооруженная вылазка неспокойного и, нечего греха таить, неумного соседа. (Смех, аплодисменты.)

Теперь всякому ясно, что господа японские генералы из корейской и квантунской армий мечтали «без драки попасть в большие забияки». Думали они легко, быстро и дешево заполучить кусок советской земли и прокричать на весь мир о своих доблестях и слабости Красной Армии.

Они сильно обманулись. Красная Армия жестоко их побила. Нужно сказать, что господам японским генералам, очевидно уже мечтавшим о наградах, не хотелось, разумеется, быть побитыми, и они употребили все свое упорство, бросили большие и лучшие свои силы против частей Красной Армии и, не взирая на это, были разгромлены, разбиты на-голову.

Однако мы не знаем, как сильна память у этих господ, как хорошо они усваивают уроки. Но если наглядных уроков на озере Хасан недостаточно, если враг в состоянии забыть сокрушительную силу советского оружия и героизм красных бойцов и их командиров, мы должны им сказать: господа, то, что вы получили на Хасане, — это только «цветики», а «ягодки», настоящие «ягодки» еще впереди. (Аплодисменты.) Всякому спокойному или наглому врагу, безразлично где бы и когда бы он ни осмелился сунуть свой нос на нашу землю, придется отведать этих советских «ягодок». Пусть помнят те, кому забывать не следует, что мы совсем не обязаны всегда ограничивать действия наших войск районом, на который воровски и нагло нападает враг. Наоборот, нам сподручнее и легче громить врага на его собственной территории. Так оно и будет — на всякое нападение и удар мы будем отвечать тройными ударами всей мощи нашей доблестной Красной Армии.

Товарищи! 21-ю годовщину мы празднуем в условиях еще большей угрозы взрыва мировой войны, чем это было год тому назад. К событиям прошлого года прибавились новые факторы: Австрия, Чехословакия и те же события у озера Хасан и многое, многое другое. Все это звенья одной цепи, которой озверелый фашизм и его приспешники пытаются опутать мир.

Героические и великие народы Испании и Китая, ставшие первыми жертвами нападения, которые первыми запылали в кровавом зареве новой, второй мировой войны, ведут упорную борьбу с вооруженными врагами, являя миру образцы подлинного героизма и решимости в защите своей независимости и национальной чести. Наш братский и горячий привет доблестным испанскому и китайскому народам! (Аплодисменты.)

События последних месяцев в Европе явили миру такие образцы наглости, безумия,

животного страха и коварства многих из тех, кого не перестают еще там считать «сильными мира сего», что теперь уже разнузданный фашизм мировую бойню развертывает открыто среди бела дня.

«Мы спасли мир от войны» — гордо заявляют одни; «мы жертвуем своими интересами в угоду интересам мира во всем мире» — вопят другие. И все это ложь, обман трудящихся масс, надувательство честных людей. Чехословакия растерзали не ради мира, а в интересах войны. Абиссиния и Австрия перестали существовать тоже ради мира? Нет, господа, запутались вы в своих же сетях.

Мировая война уже полыхает, она в любой момент может охватить любое государство, любой народ. Мы должны быть начеку. Мы, товарищи, не можем быть и не будем застигнуты врасплох надвигающимися событиями.

Предупреждение товарища Сталина: «... нужно всемерно усилить и укрепить нашу Красную армию, Красный флот, Красную авиацию, Осоавиахим. Нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох...» — это сталинское предупреждение нами воспринято полностью и действительно.

Рабоче-Крестьянская Красная Армия, Военно-Морской Флот, Осоавиахим и другие оборонные организации все делают, чтобы каждый момент быть в полной готовности отразить врага и на удар ответить сокрушительным ударом.

Мы знаем, что Советский Союз является бельмом на глазу капиталистического мира. Знаем, также, что против нас точатся мечи и секиры мирового фашизма. Но мы не из робких. Мы спокойно и упорно ведем свою работу по дальнейшему усилению обороноспособности страны, по дальнейшему совершенствованию боевой подготовки наших вооруженных сил. Рабоче-Крестьянская Красная Армия и Военно-Морской Флот, все бойцы, командиры, комиссары и политработники ясно отдают себе отчет в переживаемом моменте и, не покладая рук, работают над тем чтобы еще лучше, еще совершеннее владеть своим боевым оружием, чтобы еще основательнее и тверже усвоить основы марксизма-ленинизма, этого несравненного и могущественнейшего оружия в борьбе со старым миром, в битвах за социализм, за счастье всего человечества.

Вооруженные силы Советского Союза всегда в полной готовности.

Да здравствует наш великий советский народ!

Да здравствует рабочий класс всего мира!

Да здравствует наша славная Рабоче-Крестьянская Красная Армия!

Да здравствует великая партия Ленина—Сталина!

Да здравствует наш Сталин! (Бурные аплодисменты, возгласы «ура»).

**„Защита отечества есть священный долг каждого гражданина СССР“**

# СТАЛИНСКАЯ КОНСТИТУЦИЯ И ОСОАВИАХИМ

Герой Советского Союза, полковник  
А. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Исполняется вторая годовщина со дня принятия Чрезвычайным VIII съездом советов Сталинской Конституции СССР, записавшей исторические завоевания советского народа, его великие демократические права — на труд, отдых, образование. Год назад по новой Конституции был избран Верховный Совет СССР — высший орган власти нашей социалистической родины. 5 декабря 1936 г. и 12 декабря 1937 г. вошли в народное сознание яркими праздничными датами, свидетельствующими о несокрушимом большевистском единстве народов СССР, о верности их коммунистической партии и любимому вождю — товарищу Сталину.

Два года действия Сталинской Конституции были насыщены славными победами партии и народа на всех участках социалистического строительства и обороны страны. Сметая с лица земли врагов и предателей, разоблачая и выкорчевывая троцкистов, бухаринцев и прочих фашистов, разгромив самурайские банды, осмелившиеся посягнуть на наши границы, Советская страна победоносно идет к коммунизму.

Эти же два года принесли капиталистическому миру дальнейшие жестокие потрясения. Ярко и убедительно рассказал об этом глава советского правительства т. Молотов в своей речи на торжественном пленуме Московского совета 6 ноября с. г. Опираясь на

замечательный труд — «Краткий курс истории ВКП(б)» и оценивая последние события, т. Молотов подчеркнул, что вторая империалистическая война началась, свыше 500 миллионов человек втянуто в эту страшную бойню. Три фашистских государства — Германия, Япония и Италия — виновники и поджигатели мировой войны, несущей неисчислимые бедствия трудящимся. Тов. Молотов заклеймил политику содействия агрессорам, которую ведут правительства так называемых «демократических» государств, и с гордостью заявил, что «только Советский Союз, страна социализма, непоколебимо стоит и стоит на позиции борьбы с фашистской агрессией, на позиции защиты мира, свободы и независимости народов от фашистского нападения».

Гордо и величественно высятся светлое здание социалистического общества. Растет, крепнет советская родина. В то время, как в ряде капиталистических стран снова бушует кризис, у нас прирост продукции только по крупной промышленности составляет более семи миллиардов рублей — за 10 месяцев этого года по сравнению с аналогичными месяцами прошлого года. Частичная засуха не помешала собрать превосходный урожай с колхозных и совхозных полей и еще более умножить государственный хлебный фонд.

В истории нашего государства бывают со-



Командиры и бойцы N-ской части 1-й Отдельной Краснознаменной армии складывают военные трофеи, захваченные у японцев в боях у озера Хасан (август 1938 г.)

Фото В. Темина

бытия, которые наиболее полно раскрывают духовные силы народа, его мощь и величие. Выборы в Верховный Совет Союза и Верховные Советы союзных и автономных республик, блестяще прошедшие по всей стране, явились мощной демонстрацией силы советского патриотизма, величайшей активности трудящихся СССР.

Выборы показали несокрушимую сплоченность масс. Итоги выборов — это подлинный триумф большевизма, новая, исключительная по своему значению победа сталинского блока коммунистов и беспартийных. Тов. Молотов отлично сказал об этом в своей речи, выражая мысль, что наше внутреннее развитие находит свое замечательное выражение и в политической области. Он правильно указал, что 21-й год Октябрьской революции был в этом отношении особенно показателен. Блок коммунистов и беспартийных одержал на выборах блестящую победу. «Этот блок под знаменем партии Ленина — Сталина собрал всю массу трудящихся: 98—99% всего народа. Выборы в Верховные Советы республик, происходившие через полгода после выборов в Верховный Совет Союза, показали, что политический подъем в нашей стране не ослабевает, а растет».

Во время избирательной кампании наши партийные организации развернули в невиданных масштабах агитационно-политическую работу среди самых широчайших масс народа. Избирательная кампания приблизила к партии новые слои беспартийного актива. Она явилась прекрасной школой коммунистического воспитания. Много передовиков, лучших людей, непримиримых к врагам народа, вовлечены в ряды партии и комсомола.

Осоавиахим — общественная оборонная организация — приняла деятельное участие в выборах в высшие органы власти. В период избирательной кампании активисты-осоавиахимовцы работали в избирательных комиссиях, выступали на митингах и собраниях за кандидатов сталинского блока. Советская Конституция обеспечила наиболее благоприятные условия для деятельности и роста Осоавиахима. Статья 126 Конституции гласит:

«В соответствии с интересами трудящихся и в целях развития организационной самостоятельности и политической активности народных масс гражданам СССР обеспечивается право объединения в общественные организации: профессиональные союзы, кооперативные объединения, организации молодежи, спортивные и оборонные организации, культурные, технические и научные общества, а наиболее активные и сознательные граждане из рядов рабочего класса и других слоев трудящихся объединяются во Всесоюзную коммунистическую партию (большевиков), являющуюся передовым отрядом трудящихся в их борьбе за укрепление и развитие социалистического строя и представляющую руководящее ядро всех организаций трудящихся как общественных, так и государственных».

Из этой замечательной статьи Конституции ясно значение Осоавиахима, как оборонной общественной организации, обязанностью которой является — крепить обороноспособность СССР под руководством пар-

тии Ленина — Сталина. И тем более возрастают требования к Осоавиахиму — ближайшему резерву Красной Армии и Флота. К сожалению, Осоавиахим еще далеко не использовал всех возможностей, предоставленных ему Конституцией и вниманием партии и правительства. Еще много крупных недостатков имеется в работе нашего оборонного общества. Негодное руководство осоавиахимовскими организациями со стороны Центрального Совета, организационная распушенность, отсутствие большевистской бдительности, беспорядок в общественном хозяйстве — вот те пороки Осоавиахима, с которыми нужно неутомимо бороться. До сих пор не ликвидированы последствия вредительства, враги народа, пролезшие в Осоавиахим, до последнего времени пытались пакостить и срывать работу. Замена членских билетов Осоавиахима, имеющая большое значение, сплошь и рядом проходит неудовлетворительно.

Поэтому сталинский лозунг «За сильный и крепкий Осоавиахим» побуждает к четкой и энергичной работе, к острой большевистской бдительности. Партия и правительство обязали Осоавиахим широко пропагандировать военные знания, готовить для Красной Армии надежные и знающие свое дело кадры. Советская молодежь, партийные и непартийные большевики, комсомольцы, стахановцы заводов и колхозных полей вливаются в ряды Осоавиахима.

В оборонных кружках овладевают военными знаниями миллионы горячих патриотов Советской страны. Молодежь, стоящая сегодня у станков и за рулем авто, трактора и комбайна, завтра может взлететь на грозных крылатых машинах, ринуться на подвижных крепостях — танках в решительный бой с врагом, откуда бы он ни пришел.

Чрезвычайно важна и имеет прямое отношение к Осоавиахиму, задачей которого является подготовка молодых бойцов, статья 132 Сталинской Конституции:

«Всеобщая воинская обязанность является законом»

Воинская служба в Рабоче-Крестьянской Красной Армии представляет почетную обязанность граждан СССР».

Много раз показывали бойцы могучей, несокрушимой Красной Армии образцы патриотизма. Недавно оголтелая японская военщина попробовала штыком прощупать крепость наших границ в районе озера Хасан. «Господа японские генералы из корейской и квантунской армий, — как сказал нарком обороны т. Ворошилов, — мечтали «без драки попасть в большие забяки». Думали они легко, быстро и дешево заполучить кусок советской земли и прокричать на весь мир о своих доблестях и слабости Красной Армии.

Они сильно обманулись. Красная Армия жестоко их побила».

Бои у Хасана ярко показали, как понимают отважные советские люди защиту своей матери-родины. Каждый боец оказался героем. С именем великого Сталина на устах бойцы и командиры шли в бой, сметая с сопки наглых самураев. Вместе с бойцами был и весь советский народ. Партия и правительство наградили героев Красной Армии боевыми орденами и высокими званиями.

«Защита отечества есть священный долг каждого гражданина СССР», — гласит статья

мастей. Он метко назвал осколки разгромленных партией вражеских группировок «политическими мертвецами», разоблачая их подлинное лицо и предвидя их еще более позорное будущее.

Член Политбюро и секретарь Центрального Комитета, партии большевиков, т. Киров всей своей жизнью и деятельностью показал безграничную преданность родине, любовь и верность великому Сталину, которого он назвал образцом большевика, в точном смысле и значении этого слова, воплощающего в себе непобедимость и величие коммунистической партии.

Руководя большевиками города Ленина, Киров проявил себя блестящим организатором. Его непоколебимая воля и необыкновенное упорство в работе помогли поставить на ноги промышленность Ленинграда и области.

В самые тяжелые моменты, когда в стране недоставало сырья и топлива, С. М. Киров лично организует их подвоз.

Он лично следит за изготовлением тракторов на «Красном путиловце», следит за выпуском новых турбин, тщательно просматривая вместе с инженерами и старыми производственниками каждую деталь.

На заводах начали строить новые корпуса, устанавливать заграничное оборудование. Киров помогает закончить строительство Волховской гидроэлектростанции, участвует в разрешении вопроса о постройке электростанций на Свири, на реках Неве и Тулеме, является инициатором мощной Дубровской торфяной электростанции, приказывает реконструировать электростанции в Ленинграде. Он едет в Хибинский, за Полярный круг. Убедившись лично в возможности разработок апатита в условиях вечной мерзлоты, Киров решает вопрос о строительстве Хибинского комбината-гиганта.

Огромная работа по реконструкции промышленности сочеталась у т. Кирова с постоянной и внимательной заботой о нуждах рабочих, колхозников и советской интеллигенции. Эта сталинская забота о человеке еще более увеличивала любовь к Сергею Мироновичу со стороны трудящихся Ленинграда и всей социалистической страны. Повседневными, бесчисленными нитями был связан с народом — его любимец т. Киров, сам вышедший из народа и всю жизнь борющийся за дело Ленина—Сталина.

Тяжелое детство в захолустном Уржуме, нужда, учеба пополам с голодом в Томске, там же первые революционные шаги, аресты, тюрьмы, снова революционная работа — уже на Кавказе — так отрасли орлиные крылья у Сергея Мироновича. В семнадцатом году он широко расправил крылья молодого большевистского орла, и народы Кавказа выдвинули его на руководящую работу в пору революционного кипения и борьбы с белогвардейщиной и интервентами.

В труднейшей обстановке, перед лицом вооруженной до зубов контрреволюции т. Киров

сумел объединить трудящихся Терской области, создать и возглавить Терский совнарком.

Такую же роль передового борца и организатора пролетарских сил Сергей Миронович сыграл и в 1919 г. в Астрахани, которая тогда кишела белыми офицерами, помещиками, попами, готовящими контрреволюционный мятеж. С востока Астрахани угрожал генерал Толстой, с Каспия — военные суда английской интервенции.

Став во главе организованного им ревкома, т. Киров железной рукой восстанавливает порядок в военных и гражданских учреждениях. За короткий срок он организовал массы и повел их на штурм белогвардейских опорных пунктов. Он организует внезапный налет Волжско-Каспийской флотилии на форт Александровский, где засели белые. Целые сутки работала радиостанция форта в наших руках, получая депеши от Деникина для Колчака. По распоряжению Кирова захватывается судно с генералом Грипшиным. Алмазовым, посланцем Деникина к Колчаку.

Когда гнусный предатель Троцкий дал указания о том, что пора эвакуировать Астрахань, ревсовет во главе с Кировым заявил энергичный протест против капитуляции города, и В. И. Ленин предложил Астрахань защищать до конца. Опираясь на героизм революционных рабочих Баку и Петровска, Киров организует получение через районы, занятые белыми, бензина и смазочных масел, крайне необходимых для советской авиации и автомашин. Многократные атаки белых на боевых участках перед Астраханью отражаются, и красные войска переходят в победоносное наступление. Вскоре вместе с Серго Орджоникидзе Киров руководит походом XI Красной Армии — на Владикавказ, а 28 апреля 1920 г. освобождает от муссаватистов и англичан Баку.

С огромной энергией организует Киров немедленную отправку драгоценной нефти и бензина в промышленные центры страны и берется за восстановление народного хозяйства, разрушенного войной.

Выдающийся пролетарский стратег, большевистский организатор и вождь, неутомимый строитель социализма, замечательный оратор-пропагандист, подлинный народный трибун, самоотверженный борец за мировую коммунистическую революцию — таким навсегда останется Сергей Миронович в благодарной памяти нынешних и грядущих поколений.

Богатая, насыщенная событиями героическая жизнь Кирова — одного из крупнейших организаторов обороны страны — должна быть примером для каждого члена Осоавиахима. Пусть каждый из вас, осоавиахимовец, несет в массы образ великого, пламенного патриота Сергея Мироновича Кирова — достойного ученика и соратника товарища Сталина.

Герой Советского Союза,  
полковник Н. КАМАНИН.

*Пусть растет и крепнет советская разведка — грозное оружие советского народа, неусыпный страж социалистической революции!*



# НАВЕСТИ БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОРЯДОК

## В подготовке кадров для автотранспорта

**С. ТРУХАЛЕВ**, председатель ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда.

**Б. АЛЬТШУЛЛЕР**, отв. секретарь ЦБ ИТС.

III пленум ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда в октябре 1938 года обсудил важнейший вопрос о подготовке кадров автотранспорта.

Предварительная проработка этого вопроса, в которой приняли участие стахановцы автотранспорта столицы, преподаватели школ, госавтоинспекция и специалисты, а также деловое обсуждение его на самом пленуме позволили Центральному комитету союза вскрыть причины резкого отставания подготовки кадров от роста автомобильного парка и наметить меры к скорейшей ликвидации этого отставания.



Отличник учебы автошколы Центрального авто-мотоклуба А. Гвоздев знакомится с регулировкой продольного люфта червячной передачи  
Фото В. Тюкеля

Центральный Комитет партии еще в июле 1932 года в постановлении о шоферских кадрах отметил низкую их квалификацию, неудовлетворительность организации дела подготовки и переподготовки шоферов, большую текучесть, крайне низкое состояние трудовой дисциплины. ЦК партии указал, что важнейшей задачей в деле улучшения работы автотранспорта является подбор и подготовка шоферских кадров, и дал хозяйственным наркоматам и общественным организациям четкую программу действий.

За годы двух сталинских пятилеток Советский Союз создал свою первоклассную автомобильную промышленность, и сейчас около 700 тыс. автомашин отечественного производства обслуживают различные отрасли народного хозяйства.

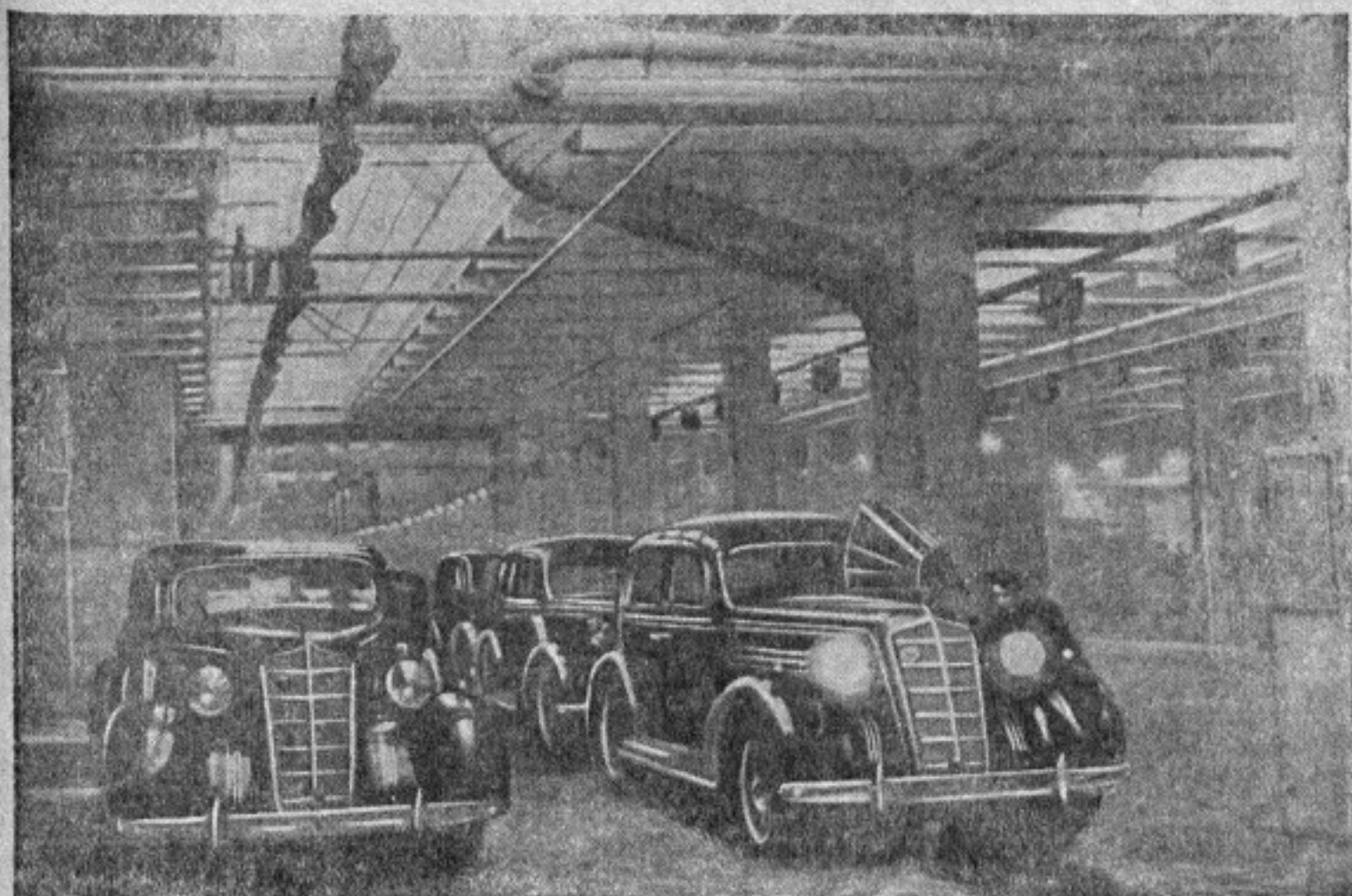
На автотранспорте — в гаражах, авторемонтных заводах, шиноремонтных мастерских, автомобильных станциях обслуживания и других подсобных предприятиях, участвующих в обеспечении работы автопарка нашей страны, занято около 2,5 млн. рабочих, инженерно-технических работников и служащих. Армия огромная, но и такой армии уже недостаточно для нашего растущего автотранспорта.

Принято считать, что на машину в среднем должно быть два шофера. Между тем в начале 1937 года на каждый десяток машин приходилось 16 шоферов, а к концу того же года цифра эта снизилась до 14. Общая нехватка шоферов в стране составляла в прошлом году около 150 тыс. чел.

Враги народа создавали диспропорцию в подготовке кадров, не обеспечивали существующую школьную сеть необходимой материально-технической базой. Сейчас вражеские гнезда разгромлены. Однако последствия вредительства на автомобильном транспорте ликвидируются недопустимо медленно.

С конвейеров наших автозаводов ежедневно сходит около 750 машин. Это значит, что армия авторемонтников должна ежедневно пополняться новым отрядом, насчитывающим не менее 2 000 — 2 500 чел. С этой задачей организации, готовящие водителей, не справляются.

В предприятиях Транспортного управления Моссовета нехватает 4 835 шоферов, в том числе в автобусных парках — 947, в таксомоторных — 2 018 и в грузовых — 1 870. Недостаток в шоферских кадрах влечет за собой простой технически исправных машин и массовое применение сверхурочных работ. Так, в автобусных парках Москвы шоферами отработано в первом полугодии этого года сверхурочно около 500 000 часов.



15 легковых автомобилей ЗИС-101 сходят ежедневно с конвейера московского автозавода им. Сталина Фото Ба ш

Существующая сеть школ и курсов в подавляющем большинстве не обеспечена помещениями, материальной частью, квалифицированными педагогами, производственными мастерскими и наглядными пособиями. Издание наглядных пособий хронически отстает от выпуска новых моделей машин. До сих пор еще не издано ни одного учебного плаката по автомобилям М-1 и ЗИС-101, а между тем автозаводы готовятся переходить на новую модель. Автопромышленность выпускает уже тысячи газогенераторных автомобилей, но к изданию учебных пособий по ним еще не приступили.

Учебные и монтажные классы в школах не доукомплектованы агрегатами автомобилей М-1, ЗИС-101, ЗИС-6 и ЗИС-13. Немало еще таких школ и курсов, где будущего шофера обучают по давно устаревшим маркам машин.

Исключительное значение в подготовке кадров приобретают учебники. «Нам нужен учебник, — говорил т. Молотов на совещании работников высшей школы, — отвечающий современным требованиям. Он должен быть на уровне современной науки и вполне доступен учащимся по своему языку. Он должен дать необходимый объем знаний и вместе с тем готовить учащегося к его будущей практической деятельности».

Однако хорошего учебника для подготовки шоферов нет, а выпускаемая учебная литература издается в мизерных тиражах. Один учебник приходится на 5 — 6 учащихся.

Несмотря на четкое указание Центрального Комитета партии — готовить шоферов по еди-

ным, обязательным для всех организаций, учебному плану и программе, — до сих пор разницей в планах и программах прямо-таки чудовищный. У каждого ведомства — своя программа, свой план. Единого организационного и методического центра по руководству делом подготовки шоферов нет.

Работу по повышению квалификации и переподготовке преподавателей и инструкторов никто не ведет. В силу этого люди, которым поручено огромной важности дело — обучать молодежь, — сами отстают от новейших достижений автомобильной техники.

В результате качество подготовки водителей в школах остается низким. В Ленинграде из числа учащихся, экзаменовавшихся в 1937 г. на получение прав водителей 3-го класса, не выдержали испытаний: по теории — 11,8%, управлению автомобилем — 21,5% и правилам уличного движения — 9,4%. Из 1608 чел., выпущенных за 9 мес. 1938 г. крупнейшей ленинградской школой им. Тимирязева, сдали испытания по теории на «отлично» только 17 чел., на «хорошо» — 29 и на «посредственно» — 1118 чел.

Хозяйственные органы явно неудовлетворительно выполняют директиву ЦК партии, данную еще в постановлении от 19 июля 1932 г. о переподготовке водителей на высшие классы. Планы переподготовки систематически занижаются и сплошь и рядом оказываются невыполненными. В течение всего прошлого года по Союзу было переподготовлено со 2-го на 1-й класс только 3102 шофера, а с 3-го на 2-й — 18545. Между тем

армия шоферов получила за тот же год по-полнение в 200 тыс. водителей 3-го класса. Немудрено, что удельный вес водителей 1-го и 2-го классов с каждым годом снижается. Сейчас в стране подавляющее большинство шоферов — 86% — отнесено к 3-му классу. 11% — ко 2-му классу и только 3% — к 1-му классу.

Женщины показали себя прекрасными водителями. У всех в памяти женский автопробег протяженностью 10 000 км. Женские автоколонны в московских парках работают не хуже, а во многом и лучше мужских. Между тем среди курсантов недопустимо мало женщин. За 9 лет крупнейший в Ленинграде автоучебный комбинат им. Тимирязева из 14 000 чел. обучил только 423 женщины, т. е. менее 3%. В Калининской области из 814 учащихся — только 28 женщин, в Рязанской области из 790 учащихся — 6 женщин.

Обучением кадров рабочих по ремонту и техническому обслуживанию автопарка также никто не занимается. В Москве нет ни одной школы ФЗУ. В единственной в Ленинграде школе автотранспортного управления Ленсовета, с пропускной способностью 350 чел., обучается только 130 чел. Вследствие этого такие профессии, как слесари, монтажники, регулировщики, смазчики, резинщики, — стали остродефицитными.



На занятиях по практической езде. Курсант автошколы Центрального авто-мотоклуба В. Зятин снимает запасное колесо

Фото В. Тюккеля

Автотранспорту нужны десятки тысяч хорошо знающих свое дело инженеров и техников. Хорошо знать свое дело — это значит быть подкованными технически и вооруженными идейно. Командир производства должен умело сочетать технику и политику. Только при этом условии он сможет смело решать сложные производственные вопросы.

С каждым годом все более увеличивается разрыв между ростом автопарка и подготовкой руководящих инженерно-технических и командных кадров. В 1938 г. автопарк увеличится более чем на 200 тыс. машин. Это потребует несколько тысяч инженеров и техников. Между тем три автодорожных вуза Гупосдора (Московский, Омский и Саратовский) выпускают в год до 300 инженеров автотранспорта. Вузы Наркомзема и Наркомсовхозов, выпускающие инженеров-механиков сельского хозяйства с определенным минимумом знаний автомобильного дела, не обеспечивают потребности. С подготовкой техников дело обстоит не лучше. До сих пор нет ясности в профилях. Заочного обучения по автомеханической и автоэксплуатационной специальностям ни один вуз не ведет.

Насыщение гаражей, авторемонтных заводов новой техникой, совершенным оборудованием, механизация процессов технического обслуживания и погрузочно-разгрузочных работ, появление автомобилей специальных конструкций (самосвалов, кранов, лебедок, мочных, уборочных машин) требуют большого количества младших командиров с более высоким уровнем общей и специальной подготовки, чем сейчас. Однако курсовая сеть по подготовке бригадиров, мастеров, механиков, диспетчеров, начальников колонн, инструкторов по погрузочно-разгрузочным работам не организована.

В соответствии с решением Экономсовета СНК СССР об увеличении таксомоторного парка Москвы Моссовет обязал трест «Мостаксомотор» подготовить к 1 января 1939 г. 50 начальников колонн, 50 диспетчеров, 100 операторов и 250 дежурных по станции и стоянкам. Но к подготовке их не приступили.

Исключительное значение приобретает и массовая подготовка шоферов-любителей как для условий мирного времени, так и в особенности с точки зрения обороны нашей родины. Автомобилизация страны немислима без массовой подготовки любителей автомобильного дела. Все помнят известное обращение Героя Советского Союза т. Ляпидевского о массовой подготовке автомобилистов-любителей. Что сделано в этом направлении? Очень мало. Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта сделал все от него зависящее, чтобы провалить выполнение этой боевой задачи.

Пленум ЦК союза шоферов признал, что профсоюзная работа в шоферских школах поставлена неудовлетворительно и потребовал от профорганизаций улучшения политико-массовой работы среди учащихся автошкол и курсов. Сейчас организуется социалистическое соревнование школ на лучшее выполнение плана подготовки водителей и высокие показатели учебы, для чего учреждаются переходящие знамена профсоюза лучшим школам.

Наркоматы, имеющие школьно-курсовую сеть по подготовке водительских кадров, дол-

жны, по решению пленума, разработать план подготовки и переподготовки шоферов на 1939 г. с расчетом обеспечения бесперебойности и многосменности работы автотранспорта и улучшения его технического состояния.

Нужно добиться того, чтобы в 1939 г. было переподготовлено не менее 25% водителей 3-го класса для перехода во 2-й класс. Для этого необходимо немедленно принять меры к развитию сети школ и курсов, а также переоборудованию и расширению существующей школьно-курсовой сети.

Для организационного и методического руководства делом подготовки и переподготовки шоферов требуется создание всесоюзного центра. Этим центром должна быть Главная государственная автомобильная инспекция, при которой следует организовать методический совет.

Большую роль в подготовке шоферов может и должно сыграть кино. Имеющийся кинокурс под редакцией проф. Чудакова признан весьма полезным пособием, позволяющим зрителю воспринять рабочие процессы, происходящие в автомобиле. Комитет по делам физкультуры и спорта, в распоряжении которого находится эксплуатация кинокурса, обязан позаботиться о скорейшем выпуске нового издания кинокурса и расширении его эксплуатации.

Сейчас существует такой порядок: школа выпустила стажера и на этом считает свою работу законченной. Окончивший школу курсант проходит стажировку в автохозяйстве под руководством шофера-наставника. Получается отрыв производственной практики от учебного процесса. Этот порядок пора сломать. Школа, выпустившая стажера, должна отвечать и за качество стажировки. Крупные школы обязаны иметь для стажировки необходимый эксплуатационный парк машин.

Срок стажировки окончивших школы шоферов 3-го класса следует довести до двух месяцев, в том числе полтора месяца за рулем и две недели на ремонте, допуская по представлению предприятия, сокращение этого срока для стажеров, показывающих отличные результаты учебы и стажировки.

Надо добиться резкого увеличения контингента учащихся школьно-курсовой сети за счет женщин с тем, чтобы в 1939 г. довести количество курсантов-женщин до 25—30% всего количества учащихся.

Для облегчения шоферам, хорошо усвоившим технику вождения и ухода за машиной, перехода в высшие классы, нужно пересмотреть порядок, установленный Госавтоинспекцией. В настоящее время, чтобы держать испытание на 2-й класс, шофер должен иметь стаж не менее 2 лет, а на 1-й класс — не менее 4 лет. Люди у нас растут быстрее, чем предусматривается этой инструкцией, и она становится помехой для шоферов-стахановцев при переходе в высший класс.

Обеспечить школы шоферов квалифицированными преподавателями нужно путем организации при автодорожных институтах и автотехникумах соответствующих курсов. Ведомства, имеющие школы шоферов, должны организовать регулярную подготовку и повышение квалификации преподавательских кадров.



На занятиях по практической езде. Заводная двигателя ручкой

Фото В. Тюккеля

Пора взяться за создание кадров рабочих по ремонту и техническому обслуживанию автотранспорта, ибо эти профессии стали остродефицитными. Для этой цели следует организовать школы ФЗУ, бригадное и индивидуальное ученичество. Госплан СССР одновременно с планом размещения машин по ведомствам должен намечать каждому наркомату контрольные цифры подготовки кадров не только шоферов, но и рабочих по ремонту и техническому обслуживанию машин.

Чтобы ликвидировать разрыв между ростом парка и подготовкой инженерно-технических кадров, Гумосдору НКВД и Комитету по делам высшей школы необходимо возобновить подготовку инженеров автотранспорта в Ленинградском, Тбилисском и Харьковском автодорожных институтах Гумосдора и довести контингент обучающихся на автомобильных факультетах всех автодорожных институтов Гумосдора до 2000 чел., а также организовать, по примеру промышленных вузов, систему заочного обучения в высших и средних технических школах автотранспорта.

Наркомат коммунального хозяйства РСФСР, Наркомзем, Наркомсовхозов, Наркомтяжпром и Наркомлес должны организовать в системе своих вузов и техникумов подготовку инженеров и техников автотранспорта.

Таковы в основном предложения, вынесенные пленумом ЦК Союза. Реализация их поможет навести большевистский порядок в подготовке кадров для автотранспорта.

# Школы жддут единого плана, единой программы, полноценного учебника

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ

Газета «Правда» в передовой статье «Навести большевистский порядок в автомобильном хозяйстве», напечатанной в номере от 2 ноября, поставила со всей остротой вопрос о неудовлетворительной эксплуатации автомобилей и, в частности, о явно неудовлетворительной организации подготовки водительских кадров.

Шоферы, выпускаемые различными автошколами и курсами, в подавляющем большинстве обладают недостаточными знаниями как в части управления автомобилем, так, особенно, в части общетехнических и специальных знаний по рабочему процессу отдельных механизмов автомобилей. В результате такие шоферы теряются при первой неполадке в работе автомобиля и не могут должным образом производить обслуживание и регулировку его отдельных механизмов.

При подготовке шоферских кадров мы ни в коем случае не должны ограничиваться подготовкой людей, умеющих управлять автомобилем, но не знающих устройства автомобиля и не понимающих его работы (такие «водители» широко подготавливаются в капиталистических странах).

Курсы по подготовке шоферов должны высоко поднять общетехнический уровень учащихся с тем, чтобы шофер в дальнейшей своей практической работе мог культурно обращаться с машиной и продолжать свой технический рост.

На прошедшем недавно пленуме ЦК союза шоферов выяснилось, что большинство шоферов, сдающих испытание на 2-й класс, утрачивает за время практической работы приобретенные на курсах теоретические знания, что вызывает необходимость увеличения числа часов дополнительных занятий при переподготовке.

Это объясняется тем, что теоретическую часть на курсах проходят совершенно формально, путем «натаскивания» учащихся. Знания приобретаются при помощи «запоминания», а не «понимания» излагаемого предмета. И в результате у нас очень малый процент шоферов 1-го и 2-го классов.

В чем заключаются основные причины неудовлетворительной подготовки шоферов?

1. Отсутствует единый учебный план. Число часов, затрачиваемых на подготовку шо-



В автошколе Центрального автомотоклуба СССР. На снимке (слева направо)—отличники учебы гг. Вальдман, Бородач, Гвоздев, Чернявская, Блиндин изучают устройство коробки передач и сцепления  
Фото В. Тюккеля

Фера, по учебным планам разных наркоматов колеблется от 450 до 750.

2. Нет унифицированных программ по отдельным предметам.

3. Большинство курсов (особенно на периферии) плохо оборудовано в материальной части. В частности, совершенно недостаточно представлены автомобили последних выпусков.

4. Практически на всех курсах недостает учебных пособий — учебников и плакатов. Имеющиеся учебники в большинстве не соответствуют программам, что затрудняет их использование. В результате преподаватели принуждены часто переходить на систему «диктовки», что ведет к огромной потере времени.

5. Теоретическая часть курса проходит абстрактно, без каких-либо наглядных пособий. Кино, которое могло бы оказаться особенно полезным, на курсах не используется.

6. На большинстве курсов установлен перегруженный режим обучения. Число часов школьных занятий при подготовке с отрывом от производства доходит в день до восьми, а без отрыва от производства — до четырех. Принимая во внимание неподготовленность состава курсантов к таким занятиям, продуктивность в последние часы неудовлетворительная.

Наличие указанных дефектов объясняется в значительной мере тем, что у нас до сих пор нет организации, которая бы возглавляла общее методическое руководство по всей сети курсов подготовки шоферов. Наркоматы предоставлены самим себе и каждый из них по-своему решает поставленную задачу.

Нет единого плана и программ, а поэтому нет и единого полноценного учебника. Нет установленных единых программ и методики их прохождения, а поэтому нет и ясно установленных требований к материальной части курсов.

Создание такой центральной организации и разработка единого учебного плана и унифицированных программ — вот что должно быть основным мероприятием по оздоровлению всего дела подготовки шоферских кадров.

Создание единого и высококачественного учебника для подготовки шоферов — важнейшая задача.

Мне кажется, что составление такого учебника не может быть поручено одному лицу. Для этой работы необходимо привлечь лучших знатоков по соответствующим разделам, из которых, в порядке первого приближения, могут быть намечены следующие:

- 1) Основные сведения по физике и математике.
- 2) Теория автомобиля.



Отличники боевой и политической подготовки N-ской части (Ленинградский военный округ), младшие командиры — комсомольцы Ф. Никитин (у карты) и К. Ильин за учебой

Союзфото

3) Конструкция советских автомобилей.

4) Управление автомобилем и правила движения.

5) Эксплуатация автомобиля (включая гаражное хозяйство и профилактику).

Перечисленные разделы учебника, с точки зрения стабильности, очевидно, не будут одинаковыми. Так, например, раздел по конструкции автомобилей потребует более частого обновления, чем раздел теории автомобиля. Издание этих разделов в форме отдельных выпусков обеспечит возможность быстрого обновления материалов при максимальном соблюдении интересов издательства (массовые тиражи).

---

*Задача сейчас состоит в том, чтобы немедленно побольшевикски взяться за подготовку водителей автомашин и покончить навсегда с неразберихой, бестолковщиной и кустарщиной, которые существуют в этом деле.*

„ПРАВДА“

# СОЗДАТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ВТУЗ

М. С. БАШ

Большой и многообразный парк советских автомобилей должен быть обслужен возможно лучше. Сотни тысяч грузовых и легковых машин — бензиновых и газогенераторных — нуждаются в правильном, квалифицированном уходе и использовании.

«Правда» уже писала о недостатке водителей автомобилей, о плохом качестве их подготовки в автошколах и на курсах. Не лучше обстоит дело и с кадрами высшей квалификации — подготовкой инженеров-специалистов для наших гаражей и ремонтных заводов.

В настоящее время подготовкой кадров инженеров-механиков по эксплуатации и ремонту автомобилей занимается ряд наркоматов и ведомств. Наиболее специализированно организована подготовка инженеров-механиков в автомобильно-дорожных институтах Гупосдора НКВД СССР.

В трех институтах из пяти — Московском, Саратовском и Омском — имеются автомеханические факультеты, готовящие инженеров по специальности — автомобили и автомобильное хозяйство.

Каковы контингенты этих факультетов?

В Московском институте на автомеханическом факультете учится 658 чел., в Саратовском институте — 532, в Омском институте — 209, а всего — 1 409 чел.

В связи с тем, что в течение 1936 — 1937 гг. автомобильные факультеты во всех автодорожных институтах (кроме Московского), по узко понятым ведомственным интересам, были закрыты, контингент студентов по отдельным курсам в настоящее время чрезвычайно неравномерный. Так, например, число студентов в Саратовском институте колеблется от 51 до 193 на отдельных курсах.

В целом по трем институтам на 1-м курсе обучается 371 чел., на 2-м — 279, на 3-м — 201, на 4-м — 188, на 5-м — 370.

Из этих цифр видно, что выпуск специалистов (с учетом отсева) будет колебаться в пределах 200—250 чел. в год и только в 1943 г. составит более 300 чел.

Увеличить прием студентов на автомеханические факультеты невозможно, так как нормы приема в институты установлены, исходя из условий максимальной пропускной способности.

Качество подготовки во всех институтах, особенно в Саратовском и Омском, еще не на высоте. Это объясняется в первую очередь слабой материальной базой (лаборатории, кабинеты, мастерские и т. п.) и недостатком высококвалифицированных педагогических кадров.

Как уже указывалось, подготовка автомобилистов проводится и во втузах других наркоматов и ведомств: Московском институте им. Баумана, Ленинградском политехническом, Московском институте механизации сельского хозяйства, во втузах Наркомлеса и др.

Положение с подготовкой специалистов указанного выше профиля в этих учебных заведениях с количественной стороны еще хуже, так как ремонт и эксплуатация автомобилей и тракторов на соответствующих факультетах является только «специализацией». А в сельскохозяйственных и лесных втузах ремонт и эксплуатация автомобиля рассматриваются как один из элементов, входящих в комплекс вопросов механизации всего сельского или лесного хозяйства.

Даже в промышленных втузах, по нашему мнению, недостаточно обеспечено знание вопросов эксплуатации и ремонта. В то время как для специализации «Автомобили» предусмотрен курсовой проект по автомобилям, для специализации «Эксплуатация» — такого проекта нет.

Все эти факты в достаточной мере подтверждают, что вопросом подготовки специалистов высшей квалификации надо заняться серьезно и без промедления.

Каким путем можно добиться сколько-нибудь ощутимых результатов в этом вопросе в ближайшие годы?

При огромном масштабе советского автостроения и росте автомобильного парка вполне своевременным является организация самостоятельного автомобильного втуза с контингентом в 1 500—2 000 студентов и ежегодным выпуском 300—400 чел.

До 1932 г. такой втуз — Ломоносовский институт — существовал. Затем его реорганизовали и частично восстановили как институт при автозаводе им. Сталина. Но через некоторое время он был переведен в институт им. Баумана на правах факультета.

Автомобильный втуз, по нашему мнению, должен быть организован в системе Наркомаша в Москве или г. Горьком, имея в качестве производственной базы автозавод им. Сталина или завод им. Молотова — для общей технологической практики, и авторемонтные заводы и гаражи — для специальной практики.

Создание втуза позволит сконцентрировать имеющиеся кадры научных работников, разбросанные сейчас по многим учебным заведениям, наилучшим образом оборудовать лаборатории и кабинеты. При наличии такого автомобильного института можно будет пересмотреть сеть втузов, готовящих автомобилистов, чтобы уменьшить число «карликовых» факультетов.

При этом же институте необходимо будет организовать подготовку инженеров без отрыва от производства. Опыт работы Московского автодорожного института подтверждает возможность выпуска таким путем хороших специалистов. Необходимо только пересмотреть вопрос о сроках обучения, в сторону их увеличения с 5 до 6 лет, в целях подготовки полноценных инженеров безотрывников.

К строительству института необходимо приступить с 1939 г., с тем чтобы в 1940/41 гг. можно было начать занятия на всех курсах, укомплектовав старшие курсы за счет перевода учащихся из других втузов.

# ДЕЛО, КОТОРОЕ НЕ ТЕРПИТ ОТЛАГАТЕЛЬСТВА

Инж. Ю. КЛЕЙНЕРМАН

Наши автотракторные заводы начали выпускать газогенераторные автомобили и тракторы. Автомобили ЗИС-21 и ГАЗ-Г-14, тракторы ЧТЗ-Г-25 и ХТЗ-Г-2 стали серийными моделями.

Проведенный летом текущего года большой пробег газогенераторных автомобилей полностью подтвердил высокие динамические, экономические и эксплуатационные качества советских автомашин. Пробег показал, что мы обладаем вполне пригодными для эксплуатации конструкциями газогенераторных автомобилей.

В этом году страна получит по 1500 газогенераторных автомобилей ЗИС-21 и ГАЗ-Г-14 и 1500 газогенераторных тракторов (1200 ЧТЗ-Г-25 и 300 ХТЗ-Г-2).

В ближайшие годы темпы производства газогенераторных автомобилей и тракторов будут нарастать. Если 1938 год является годом серийного производства газогенераторных машин, то уже 1939 год должен, согласно указаниям партии и правительства, стать первым годом массового производства газогенераторных автомобилей в нашей стране. Московский автозавод должен дать в 1939 г. 10 тыс. газогенераторных автомобилей, Горьковский — 12 тыс., а Челябинский и Харьковский заводы — по 5 тыс. газогенераторных тракторов.

В 1940 году парк советских газогенераторных машин будет расти еще более интенсив-

но. На автозаводе им. Сталина и на автозаводе им. Молотова должно быть выпущено по 20 тыс. газогенераторных автомобилей, на Харьковском тракторном заводе — 10 тыс. и на Челябинском тракторном заводе — 5 тыс. газогенераторных тракторов.

При таких темпах развития производства мы уже через два года будем иметь солидный парк газогенераторных машин — более 60 тыс. автомобилей и 25 тыс. тракторов.

Чтобы проиллюстрировать удельный вес такого парка в народном хозяйстве страны, достаточно сказать, что он составит примерно одну десятую часть всего автомобильного парка страны в 1938 году и превысит в четыре раза количество автомобилей, имевшихся в СССР в 1927 году.

Эти цифры заслуживают самого пристального внимания со стороны ведомств, эксплуатирующих газогенераторные машины. Ведь по самым скромным подсчетам к 1941 году нам понадобится 120 тыс. шоферов и несколько десятков тысяч трактористов, овладевших техникой эксплуатации газогенераторных машин!

Качество подготовки кадров должно быть на весьма высоком уровне. Газогенераторный транспорт нужно широко популяризовать, а плохое качество подготовки обслуживающего персонала может отразиться на эффективности выполнения этой важнейшей политической задачи.



Колонна газогенераторных автомобилей, участвовавших в большом пробеге, на привале  
Фото Г. Бокова





Автомобили проезжают по новому Крымскому мосту (Москва)

Фото Э. Евзерикина

Изучение техники эксплуатации газогенераторных автомобилей дело совсем не такое простое, как это представляют себе некоторые товарищи. Отдельные водители — участники большого пробега газогенераторных автомобилей — говорили, что полностью освоили технику вождения газогенераторного автомобиля в течение 4—6 дней и во время пробега отлично справлялись с обслуживанием машины. Но можно ли отсюда сделать вывод, что для переквалификации шофера требуется всего 5—10 дней? Конечно, нельзя. Водители — участники пробега — работали все время под непосредственным наблюдением технической комиссии и инженеров-контролеров и потому по их примеру невозможно судить о трудностях освоения газогенераторного дела. Вождение и элементарное обслуживание газогенераторной машины — далеко не весь минимум требований, которые следует предъявить шоферу или трактористу, садящемуся за руль нового вида транспорта.

Газогенераторная машина значительно сложнее по конструкции и в эксплуатации, чем нормальная бензиновая. Не говоря уже о наличии дополнительного агрегата — газогенераторной установки — и изменений в самой машине, особенно в двигателе, следует учесть еще и специфичность обслуживания этой машины.

Подготовка кадров газогенераторщиков — это значит обучение людей основам газогенераторной техники, сообщение им хотя бы самых элементарных сведений о технологии газообразования, охлаждения, очистки и смешивания газа с воздухом, подробное ознакомление с конструкцией газогенераторной установки и переделанного двигателя, обу-

чение практическим навыкам и техническим условиям правильного обслуживания и эксплуатации машины. Шофер газогенераторного автомобиля должен, кроме того, уметь отличать годное по размерам, породе, влажности топливо от непригодного, годный уголь для загрузки в восстановительную зону газогенератора от непригодного, годную графитированную мазь для прокладок от непригодной и т. д. и т. п. Наконец, в его обязанности входит и знание ряда специфических противопожарных и санитарных условий, знание основ дела сушки, разделки и хранения древесного топлива.

Ясно, что такой комплекс знаний трудно получить без серьезной и солидно поставленной учебной работы. Усвоение этого комплекса знаний потребует, в зависимости от выбранной формы обучения, довольно продолжительного срока.

Каковы же должны быть эти формы учебной работы?

Кадры шоферов-газогенераторщиков следует подготавливать не только на курсах переквалификации, но и на специальных курсах, где учащиеся с самого начала будут постигать искусство вождения газогенераторного автомобиля. Сеть подобных курсов обоих видов (т. е. курсов переквалификации и курсов полного обучения) нам нужно развивать немедленно, так как оттяжка и медлительность в этом важном деле грозят самыми неприятными последствиями.

Нельзя забывать еще и о других, весьма существенных формах обучения — это, во-первых, введение обязательного предмета «газогенераторные автомобили» на нормальных курсах шоферов, и, во-вторых, создание на этих курсах «уклонов», или свое-

образных «факультетов», выпускающих шоферов-газогенераторщиков.

Одновременно с этими формами обучения необходима организация на базах кружков сдачи техминимума и других видов учебной работы по освоению газогенераторного дела. Это должно стать задачей всех руководителей автобаз, всех шоферов, стремящихся расширить свой технический кругозор.

Из практики эксплуатации газогенераторных машин можно привести немало примеров, когда неумелое и, порой, варварское обращение с поступающей на автобазу новой газогенераторной машиной приводило к быстрому выходу ее из строя, к дискредитации газогенераторных автомобилей, к потере всего того экономического эффекта, который сулит эксплуатация этих автомобилей. Например, на автобазе в Миасе газогенераторы долгое время загружали только дровами, без предварительной загрузки восстановительной зоны древесным углем. Были случаи употребления обугленных дров (на автобазах в городах Сарга и Вагулка), щепы (Загорская база под Москвой), хвойных пород дерева и т. д., и т. п. Были даже случаи высыпания колец Рашига из вертикального очистителя (база в Миасе). На этой же базе шоферы разжигали газогенератор с помощью двигателя, не прибегая к вентилятору, а иногда даже практиковали розжиг газогенератора через люк зольника, что неизбежно приводило к прогоранию топливников.

О том, в какой степени уже сейчас мы страдаем от отсутствия кадров водителей, обученных газогенераторному делу, могут немало рассказать участники большого пробега газогенераторных автомобилей, встречавшие на своем пути газогенераторные машины, работающие на... бензине.

Но нам нужны не только водители, но и ремонтные рабочие, овладевшие технологией ремонта газогенераторной установки, и инструктора, и техники, и инженеры, и высший технический командный состав.

Острее и актуальнее всего сейчас стоит вопрос о кадрах инструкторов и преподава-

телей. Что касается командного состава, то согласно решению Экономического совета при СНК СССР приказом Народного комиссара машиностроения создан специальный факультет газогенераторных машин в Промышленной академии имени Л. М. Кагановича. Этот факультет, между прочим, укомплектовывается участниками большого пробега газогенераторных автомобилей.

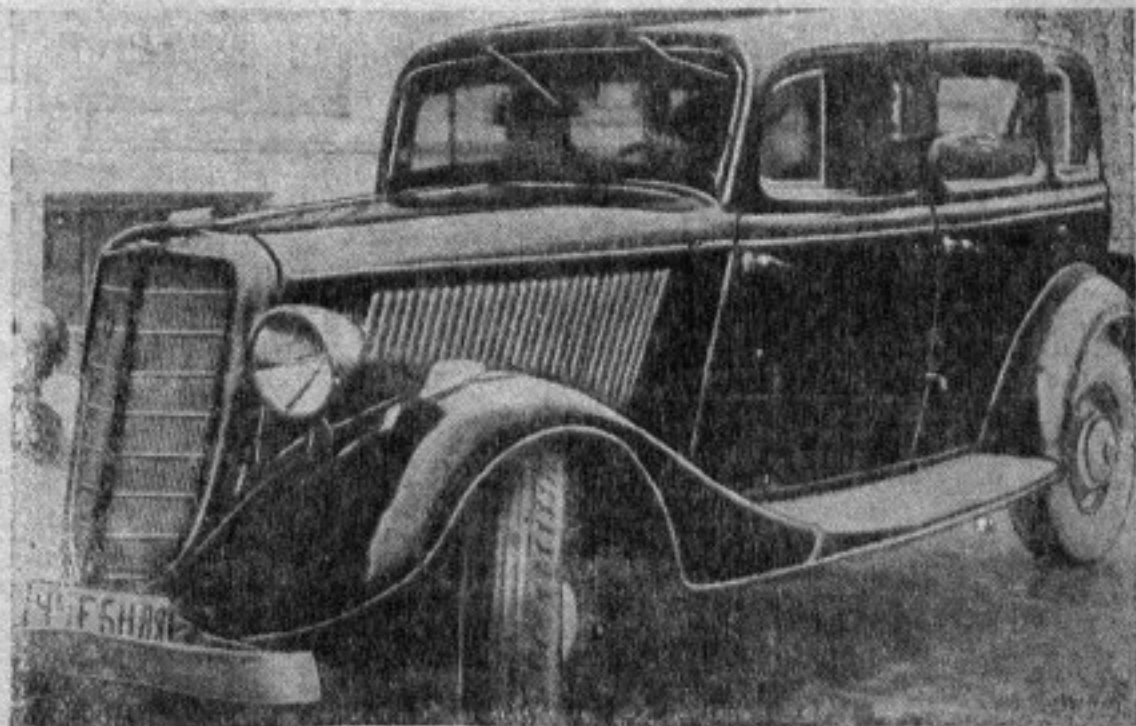
К сожалению, примеру Промышленной академии им. Л. М. Кагановича еще не последовали институты и техникумы, готовящие специалистов по автомобильному транспорту. Более того, программы предмета «Газогенераторные автомобили» составлены в большинстве институтов так, что они не могут удовлетворить возросших требований к специалистам. Студенты изучают в институтах и техникумах этот предмет в целях общеобразовательных, но отнюдь не практических. Выходя из стен института, они имеют только общее знакомство с газогенераторными автомобилями и тракторами, в то время как задача состоит в том, чтобы обучить будущих специалистов автотранспорта всей сложной технике газогенераторного дела.

Этот вопрос обязаны немедленно обсудить главные управления учебными заведениями соответствующих наркоматов и ведомств и принять необходимые практические меры.

★

Газогенераторные машины начинают поступать к потребителю. В городах, на колхозных и совхозных полях, в леспромхозах и на стройках, особенно в северных областях и Сибири уже к весне появятся колонны газогенераторных автомобилей и тракторов.

Время не ждет! Подготовка кадров специалистов — инженеров, инструкторов, ремонтных рабочих, водителей газогенераторных машин — неотложное дело большой государственной важности.



Учебная машина автошколы Центрального авто-мотоклуба на улицах Москвы. За рулем т. М. Епифанова.  
Фото В. Тюккеля

# ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ — задача большой государственной важности

С. БЕЛЯКОВ

Управляющий трестом «Трансэнергокадры»

Трест «Трансэнергокадры» — специализированная организация, занимающаяся подготовкой автомобильных кадров. За 9 месяцев этого года в школьно-курсовой сети «Трансэнергокадры» подготовлено и переподготовлено 38 тыс. шоферов. Но в качественном отношении их нельзя считать полноценными, так как обучение проводится в условиях недостаточно оснащенной учебно-материальной базы.

Трест располагает по всему Союзу 64 школами и стационарными учебными курсовыми базами, имеющими для теоретических и практических занятий 415 классов. Такое количество аудиторий далеко не соответствует растущей изо дня в день потребности в водительских кадрах, что вынуждает 40% подготовки автокадров вести в нестационарных условиях, непосредственно на предприятиях.

Стационарная школьно-курсовая сеть «Трансэнергокадры» в преобладающем большинстве состоит из непригодных зданий, не отвечающих требованиям школьного режима.

Вредители и враги народа, орудовавшие в ГУУЗ НКТП, намеренно тормозили строительство автомобильных школ, распыляя средства по многим объектам и не доводя до конца строительства ни в одном пункте. В результате, за все время существования треста «Трансэнергокадры» не было построено ни одной школы.

Только в этом году приступлено к строительству автомобильных школ. Развернуто законсервированное врагами народа строительство в Горьком, Челябинске и Ростове. Первые два объекта войдут в эксплуатацию в текущем году. Строится школа в Саратове и приступлено к проектированию строительства автошколы в Сталино (Донбасс).

Но этого недостаточно. В дальнейшем к строительству автошкол следует привлечь все организации, ведающие подготовкой автомобильных кадров.

При существующих условиях планирования и снабжения учебным оборудованием наших школ и курсов нет никакой уверенности, что мы в ближайшее время получим машины М-1 и ЗИС-101 в разрезе, которых мы почти не имеем.

Необходимо, чтобы наши автомобильные заводы выпускали в достаточном количестве учебное оборудование и чтобы оно распределялось в плановом порядке между организациями, ведущими подготовку автокадров.

Большое значение имеет политическое и производственное лицо учащихся автошкол, так как в зависимости от этих качеств определяется состав наших водителей.

Учащиеся направляются в автомобильные школы предприятиями, для которых они подготавливаются, и, следовательно, от их отношения к отбору лиц, командируемых в автошколы, в огромной степени зависит качественный состав водителей. На практике мы видим, что значительная часть предприятий

не осознала своей роли в этом деле и вместо тщательного отбора людей из числа стахановцев и ударников, проявивших себя на производстве, подходит к этому без достаточной серьезности.

Политико-воспитательная работа в наших автошколах развернута слабо и в этом отношении необходимы коренные изменения. Политико-воспитательная работа — это не только несколько десятков часов политзанятий. В воспитании будущих водителей должен участвовать весь инструкторско-преподавательский состав.

Преподаватели и инструкторы обычно ставят своей задачей только передачу технических знаний по программе, не акцентируя в педагогической работе элементов воспитания бережного и любовного отношения к машине и привития стахановских методов ухода за автомобилем.

У нас мало работают над повышением политического уровня преподавателей и расширением их педагогического кругозора. В дальнейшей работе необходимо обратить на это серьезное внимание.

Инструкторско-преподавательский состав системы «Трансэнергокадры» по образованию распределяется следующим образом: с высшим техническим образованием — 15%, со средним техническим — 53,5%, практиков, в большинстве прошедших специальный курс обучения в центральной школе инструкторов «Трансэнергокадры» — 31,5%.

Для повышения квалификации преподавательского состава периодически, не реже одного раза в год, при отделениях треста «Трансэнергокадры» проводятся оправдавшие себя курсы — семинары, рассчитанные на 10—13 дней обучения. В дальнейшем срок обучения предполагается увеличить до 30 дней.

Среди инструкторов и преподавателей еще велика текучесть. По системе «Трансэнергокадры» она составляет 27%. Основная причина текучести — низкие ставки и разницей в оплате труда в различных ведомствах. Текучесть среди инструкторов и преподавателей наносит серьезный ущерб делу качественной подготовки автокадров. Поэтому необходимо, чтобы наши регулирующие органы создали единую систему оплаты труда преподавателей автомобильных школ, подняв ее до уровня ставок преподавателей средних школ.

Значительную роль в повышении качества подготовки водительских кадров должны сыграть квалификационные комиссии Госавтоинспекции. От их требований в немалой степени зависит содержание работы автошкол.

К сожалению, квалификационные комиссии Госавтоинспекции не разработали единой методологии испытаний и нередко случаи, когда школам приходится приспосабливаться к требованиям отдельных инспекторов — экзаминаторов, что, конечно, ненормально.

# НУЖНА ЛИ СТАЖИРОВКА ШОФЕРОВ, ЗАКОНЧИВШИХ АВТОШКОЛЫ?

МАКСИМОВ

## *В порядке обсуждения*

Для шоферов, оканчивающих автошколы, установлена, в зависимости от результата испытаний в квалификационной комиссии, обязательная стажировка от двух до четырех месяцев.

Но как проходят стажировку молодые водители и какую им это приносит пользу? Этот вопрос заслуживает серьезного внимания.

Немногие автохозяйства относятся к вопросам стажирования, как к задаче большой государственной важности, немногие хозяйственники обеспечивают стажерам условия для усвоения в короткий срок необходимых навыков по уходу за машиной и вождению автомобиля. Среди шоферов также пока еще мало педагогов-общественников, желающих и умеющих передать свои знания стажеру.

В автохозяйствах смотрят на стажеров как на «принудительный ассортимент» и под всевозможными предлогами стараются уклониться от приема их в гараж. Многие шоферы смотрят на стажеров как на «помеху» в выполнении плана грузоперевозок.

Но вот стажер уже в автохозяйстве, прикреплен к кому-либо из водителей и заранее вкушает удовольствие от того, что он у цели, что сидя рядом с опытным водителем, будет впитывать его знания, его навыки управления машиной.

Так ли это оказывается на деле?

Нет, в большинстве случаев стажеры оказываются не в кабине, а в кузове автомобиля. Они нагружают и разгружают машину, убирают двор гаража и т. п.

Многие стажеры превращаются в чернорабочих и выполняют работу, ничего общего не имеющую с автоделом. Хозяйственники в редких случаях предусматривают в сметах средства на оплату стажеров и считают их «накладным расходом».

Шоферы, к которым прикрепляют стажеров, зачастую сами технически недостаточно грамотны. Знаний стажеров после окончания испытательного срока никто не проверяет. Стажирование, как правило, проводится без всякой системы и контроля. Оно сводится лишь к формальному отбытию установленного срока работы в гараже, после которого администрация делает отметку в стажерской карточке и дает справку о «наезженных», никем не учтенных километрах.

Не ясно ли, что в техническом отношении подобная стажировка ничего не дает и даже приносит вред, так как стажер, выполняющий обязанности грузчика, забывает то, чему он учился в школе.

Вот почему многие стажеры не безоснования считают, что при существующих условиях не столько школа решает их «судьбу» — быть или не быть шофером — сколько тот гараж, где они будут проходить стажировку. Они с трепетом ждут решения квалификационной комиссии — какой срок будет установлен для прохождения стажировки — два, три или четыре месяца.

Нецелесообразна и невыгодна стажировка и с экономической стороны.

Обучение одного шофера с отрывом от производства в системе «Трансэнергокадры» обходится в 700 руб., а без отрыва — 741 руб., что составляет в среднем 720 р. 50 к. Добавим к этому минимальную стоимость оплаты стажера в среднем за 3 месяца 360 руб. и оплату шофера за проведение стажирования в течение трех месяцев 150 руб. (по 50 руб. в месяц). Таким образом обучение одного шофера со стажированием без учета выплаты стипендии обходится 1 230 р. 50 к.

Если выплачивать стипендию хотя бы в размере 120 руб. в месяц (за 3 месяца 360 руб.), то обучение шофера обойдется в 1 590 р. 50 к.

При отказе от стажировки понадобится увеличить программу автошколы на 150 часов, из которых 20 часов дополнительно на обучение практической езде и 130 часов на ремонтно-слесарное дело и теорию автодела (за основу берем программу «Трансэнергокадров»).

Эти 150 дополнительных часов дадут будущему шоферу значительно больше, чем четыре месяца стажировки, а расходы на обучение шофера при этих условиях не только не увеличатся, но даже несколько сократятся.

Плата за дополнительные 130 часов по теории и ремонтно-слесарному делу при обучении группы в 25 чел. составит 21 р. 90 к., считая за каждый час по 4 р. 20 к., а за дополнительные 20 часов практической езды 260 руб., считая по 13 руб. в час. Таким образом, при увеличении программы полное обучение одного шофера без стипендии обойдется 1 002 р. 40 к. Если же учащемуся выплачивать стипендию по 120 руб. в месяц (всего за 3¼ месяца), то обучение обойдется в 1 452 р. 40 к.

Учитывая все сказанное выше, мы приходим к выводу о целесообразности отмены стажировки и увеличения за счет этого программы обучения в автошколах. Это одновременно увеличит ответственность автошкол за обучение и выпуск полноценных водителей социалистического автотранспорта, в которых мы так остро нуждаемся.

# ИСКУСНЫЙ МОТОЦИКЛИСТ—ЦЕННЕЙШИЙ БОЕЦ СВЯЗИ

Рекордсмен СССР — тренер мотоспорта Е. ГРИНГАУТ  
и М. ГИНЦБУРГ

За последние два года значительно выросла мотоциклетная промышленность. На улицах городов, на шоссе и проселках появились тысячи новых мотоциклов. Возникшая потребность в многочисленных водительских кадрах вызвала к жизни сеть мотошкол в учебных пунктах в добровольных спортивных обществах и кружках при учреждениях и предприятиях. Все они готовят мотолюбителей, т. е. дают учащимся ту сумму сведений и навыков, которая необходима для сдачи испытаний на получение удостоверения мотоциклиста-любителя в экзаменационных комиссиях Госавтоинспекции.

Но требования, предъявляемые Госавтоинспекцией к мотолюбителям, сводятся в основном к знанию правил уличного движения и умению управлять мотоциклом. Меньше всего квалификационные комиссии интересуются знаниями экзаменуемых об устройстве мотоцикла.

Новичок-мотолюбитель, получивший водительское удостоверение, выехав за город и

оставшись один на один со своим мотоциклом, попадает в скверное положение. «Ижик», послушный на практической езде в мотошколе, вдруг останавливается среди дороги и превращается в непокорную, загадочную машину. Это происходит не потому, что плох мотоцикл, а потому, что у новичка нет достаточных знаний об устройстве машины, нет умения устранять неполадки в работе двигателя и других агрегатов.

Культурный уровень нашей советской молодежи достаточно высок, желание всесторонне овладеть мотоциклом огромно. Дело только за тем, чтобы улучшить постановку обучения. И работники мотошкол должны твердо усвоить, что их задача — не только дать учащемуся возможность получить водительское удостоверение, но и добиться того, чтобы он полностью овладел знанием материальной части и приобрел навыки, необходимые для вождения мотоцикла в сложных условиях — по пересеченной местности, в непогоду, в туман, умел преодолевать различные препятствия, встречающиеся на его пути.

Чтобы стимулировать более углубленное усвоение учащимися техники мотодела, Госавтоинспекция, по нашему мнению, должна повысить требования к мотолюбителям. Это в первый момент вызовет, по видимому, нарекания со стороны тех, кто собирается получить удостоверение водителя, но впоследствии они же будут благодарить за это, ибо в дороге помогает не коленкоровая книжка — водительское удостоверение, а основательное знание материальной части.

До сих пор у нас в мотошколах обучение практической езде проводится, примерно, следующим образом. Новичок «газует» на первой передаче, а инструктор, стоя на месте, дает ему указания, с силой перекричать рев двигателя. Более ретивый инструктор, может быть, еще побегает за учеником, обезумевшим от восторга и новизны ощущений. Много ли из этого усваивается учеником? Ведь ему надо переключать передачи, давать газ, вертеть рулем и главное — не падать.

Мы считаем, что более эффективным был бы следующий метод. Каждый учащийся сначала сдает инструктору, так сказать, «велосипедную» часть умения владеть мотоциклом. Другими словами, будущий мотоциклист должен уметь хорошо ездить на велосипеде.

Затем учащийся садится за руль мотоцикла с коляской, в которой должен находиться инструктор. Машина не падает, голос инструктора слышен ясно. В этих спокойных условиях учащийся, под непосредственным наблюдением корректирующего его действия инструктора, легко и быстро усвоит правильную технику манипуляции органами управления мотоциклом.

После этого, сев за руль мотоцикла-одиночки, ученик поведет его уверенно.

Этот метод ускорит обучение, сэкономит дорогостоящую материальную часть, умень-



28 октября в Оренбурге состоялся первый областной мотопробег, посвященный 20-летию ВЛКСМ и XXI годовщине Октябрьской социалистической революции.

На снимке — участница пробега — член общества «Спартак» З. Павлова.

Фото В. Лашманова

шит травматизм, а главное, с первых же шагов привьет ученику правильную технику вождения.

Добровольные спортивные общества, в основном ведущие подготовку мотоциклистов, сами составляют программы обучения. Это не всегда дает хорошие результаты. Программы различных добровольных обществ весьма разнообразны и по профилю подготавливаемых мотоциклистов и по количеству отводимых для этого учебных часов.

Центральному авто-мотоклубу СССР необходимо в кратчайший срок выработать единую программу подготовки мотокадров и сделать ее достоянием не только преподавателей, но и всей массы членов добровольных спортивных обществ.

Особо остро стоит вопрос о преподавателях мотодела. Как это ни странно, но в данный момент преподавать теорию мотоцикла может каждый желающий. Это приводит к тому, что нашу молодежь зачастую обучают люди, когда-то ездившие на мотоцикле, не обладающие достаточными знаниями, без необходимых педагогических способностей, а, главное, совершенно не знающие мотоциклов отечественного производства. Такое нетерпимое положение существует вследствие того, что никто не проверяет знания преподавателей, что Госавтоинспекция выдает права только инструкторам практической езды. В отношении преподавателей теории мотодела необходимо ввести те же правила и требования (аттестацию), которая действует в отношении преподавателей автодела.

Интерес, проявляемый к мотоциклетному спорту — одному из основных видов оборонного спорта, с каждым годом резко возрастает. Разнообразные мотосоревнования, проводимые Всесоюзным комитетом по делам физкультуры и профсоюзам, всколыхнули широкие слои мотоциклистов-новичков. Многие из них горят желанием стать подлинными мотоспортсменами, добиться рекордных показателей в гонках на различные дистанции. Но из-за отсутствия достаточного количества компетентных инструкторов и популярной технической литературы эти намерения советской молодежи остаются в большинстве неосуществленными. Мотоциклисты-новички, желая подготовить мотоцикл для целей спорта, напропалую «форсируют» двигатели, необдуманно распиливают окна у своих «Красных октябрей» и «Ижей», «поджимают»<sup>1</sup> наугад мотоциклы ПМЗ-750.

Подготовка мотоцикла для спортивных целей, естественно, толкает мотоспортсменов на путь эксперимента и изобретательства, но многие, вследствие крайнего недостатка литературы и отсутствия обмена опытом, изобретают то, что было известно 10—15 лет назад.

Помочь мотоциклистам нужно немедленно. В первую очередь следует приступить к изданию популярной технической литературы. Ведь пока единственными источниками, по которым можно ознакомиться с мотоциклами отечественного производства, являются заводские инструкции.

<sup>1</sup> Увеличивают степень сжатия, спиливая головки.



Разведчики на мотоциклах

Фото В. Довгялло

Вполне отвечает своему назначению инструкция завода «Красный Октябрь». Чувствуется, что ее писали культурные советские специалисты, сознающие ответственность перед потребителями машин своего завода, перед молодежью, для которой эти инструкции служат учебным пособием.

Инструкция по мотоциклу ТИЗ (АМ-600) также написана подробно и вполне может явиться учебным пособием.

Этого нельзя сказать, к сожалению, об инструкциях Подольского механического и Ижевского заводов. Инструкция Подольского завода составлена так, будто написана автором, только издали видевшим мотоцикл ПМЗ-750, а ижевцы преподносят покупателям новой модели ИЖ-8 безграмотную книжечку, по качеству совершенно не соответствующую выпускаемой ими продукции.

\* \* \*

Нужно помнить, что во время военных действий искусный мотоциклист — один из ценнейших бойцов связи. Быстрота движения и сравнительно небольшой размер мотоцикла делают его почти неуязвимым для огня. Когда телеграмма может быть перехвачена, радиопередача или телефонный разговор подслушаны, тогда на сцене появляется мотоциклист. На своем «стальном коне» он везет важнейшие документы и приказания.

Все это лишний раз подтверждает, что мы должны готовить таких мотоциклистов, которые отлично знают материальную часть, могут одинаково уверенно идти на больших скоростях и по шоссе и по проселку, способны ездить в любое время быстро и безаварийно, людей, необходимых для обороны нашей прекрасной родины.

# ТАНКИ В НАСТУПАТЕЛЬНОМ БОЮ

Доцент, полковник В. ТЕРЕЩЕНКО

Полевой устав РККА 1936 г. учит, что для достижения победы над противником «недостаточно простого сосредоточения превосходных сил и средств. Необходимо достигнуть взаимодействия всех родов войск, действующих на одном направлении, на всю глубину и согласованности действий частей, действующих на разных направлениях» (ст. 4).

Успех взаимодействия, как показала практика, в свою очередь зависит от правильного и целесообразного использования родов войск и частей, взаимной согласованности их действий и твердого руководства всем боевым порядком старшим общевойсковым командиром.

Каждый род войск, выполняя в бою свои, только ему свойственные задачи, обязан строить свою работу так, чтобы его усилия являлись неразрывной частью напряжения всего боевого порядка, связанного одной общей целью — окружить и уничтожить врага на заданном направлении. При этом каждый род войск взаимно помогает друг другу, дополняет и развивает удар.

Возникает законный вопрос: а какой же из родов войск является ведущим, т. е. таким, по действиям которого определяется успех или неуспех боя и операции? В интересах кого строится вся система организованных усилий?

Теоретически и практически доказано, что таким родом войск является пехота. Только она способна начать, развить и завершить бой окончательной победой. Все остальные роды войск призваны помогать пехоте, облегчать ее работу, сохранять и экономить силы и жизни ее бойцов.

В основе взаимодействия лежит стремление — всемерно помогать пехоте в быстрой ликвидации сопротивления врага.

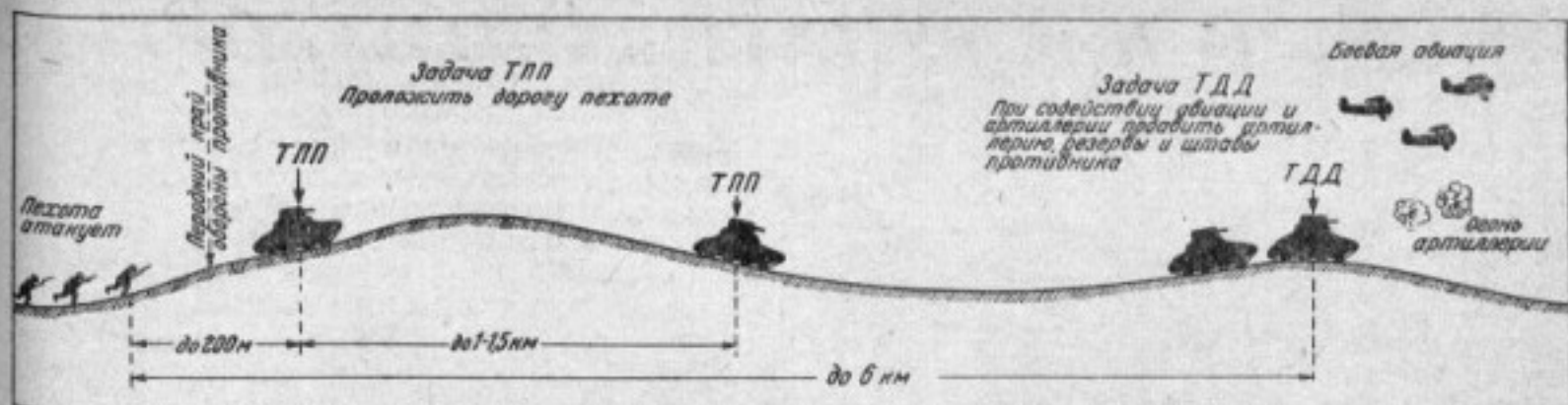
Это, конечно, не значит, что пехота не ведет борьбы, а только «марширует» по проложенному ей пути. Вовсе нет. Она, при помощи своей живой силы и своего мощного огня, ведет непрерывную борьбу с живой силой врага и его материальными средствами, она занимает и удерживает отвоеванную у противника территорию, она непрерывно движется вперед к намеченной цели, преодолевая все встречаемые на пути трудности.

Посмотрим, каковы задачи некоторых других родов войск, и в том числе танков, в общей системе боевого порядка наступающего.

Артиллерия является обладательницей наиболее могущественного огня. Она призвана расчищать путь пехоте и всем другим родам войск и прикрывать их, в случае надобности, своим огневым «щитом».



Командир N-ской части РККА Среднеазиатского военного округа Н. Николаев беседует с бойцами о событиях на Дальнем Востоке  
Фото М. Пенсона



### Место танков ПП и ДД в момент атаки пехоты

Авиация помогает пехоте и всем другим родам войск своим огнем (пулеметы, пушки, бомбы), наблюдением за полем боя и противником сверху и защитой наземных войск от воздушных сил врага.

Основной задачей танков является прокладывание своей пехоте дороги вперед, через систему противопехотных заграждений и пулеметного огня.

Танки выполняют в бою такие задачи, которые без их помощи другие роды войск могут выполнить только с большими потерями в личном составе и расходом значительного количества времени и боеприпасов. Например, танковый взвод может в течение одной минуты проделать в проволочной сети несколько проходов для пехоты и продвинуться вперед на 200—250 м, с подавлением на своем пути одной или нескольких пулеметных точек.

Только на проделывание проходов в проволочке артиллерии пришлось бы затратить не менее 1—1½ часов. А если бы за это дело взялась сама пехота, то, даже при наличии для этого специальных средств, она добилась бы успеха ценой больших потерь и затраты значительного времени, в течение которого противник привел бы себя в порядок и еще лучше укрепился.

Пехоту, натолкнувшуюся на упорное сопротивление врага, на огонь его замаскированных пулеметов, легче и быстрее всего выручают танки. Артиллерия прежде всего должна найти пулеметы противника и только после этого перейти к подавлению или уничтожению их, израсходовав только на подавление около 15 мин. времени и примерно 30 штук 76-мм гранат на каждый пулемет. Танки же, заметив огневые точки, с хода открывают по ним внезапный прицельный огонь и, быстро сближаясь, окончательно их уничтожают.

Таким образом танки являются незаменимым, самым быстродействующим и надежным средством для сопровождения пехоты в бою. Работая бок-о-бок со своей пехотой, они ускоряют темпы развития ее наступления, упрощают преодоление всякого рода препятствий, значительно сокращают потери.

Но это не все. Сопровождая пехоту, работая с нею в «плечевой» связи, танки еще и охраняют ее от возможных ударов танков противника. При появлении на поле боя бронетанковой техники врага, танки немедленно обрушиваются на последнюю и совме-

стными усилиями своей артиллерии и авиации уничтожают ее.

Рассмотренная нами форма работы танков называется непосредственной поддержкой ими пехоты, а выделенные для этого группы боевых машин носят название — **танки поддержки пехоты**, сокращенно — **ТПП**. При действиях в составе конницы такие группы называются танками поддержки конницы — **ТПК**.

Группы ТПП всегда подчиняются тому командиру пехотного подразделения или части, поддерживать которые они назначены. Если у наступающих частей танков много, то, после выделения нужного количества их в группы ПП, часть машин может быть выделена для подавления и разгрома резервов противника, основных сил его артиллерии, штабов и бронетанковой техники. Группы танков, выделенные для этой цели, называются танками **дальнего действия**, сокращенно — **ТДД**.

При благоприятных условиях местности и отсутствия в оборонительной полосе противника трудно преодолимых искусственных препятствий, танковые группы ДД бросаются в бой первыми, впереди всего боевого порядка наступающего. Задачей ТДД является быстрый выход к намеченным целям и подавление (разгром) их одновременно с атакой пехотой с танками ПП переднего края противника (см. рисунок).

Совершенно очевидно, что наиболее трудные условия боевой работы в этой обстановке будут испытывать танки ДД. Они должны пронизать нетронутую еще оборону врага, пройти через систему его организованного огня и вступить в бой с артиллерией, танками и пехотой противника, несвязанными еще действиями наступающего боевого порядка. Они, таким образом, принимают на себя первый организованный отпор обороняющегося, упрощая тем работу пехоты и танков ПП и ослабляя огонь противника.

В целях облегчения работы и сокращения потерь танки ДД, как правило, прикрываются и подкрепляются с земли массовым артиллерийским огнем, а с воздуха боевой и истребительной авиацией. Кроме этого перед началом движения ТДД артиллерия наступающего в период артиллерийской подготовки подавляет все замеченные и предполагаемые противотанковые пушки противника.

В тех случаях, когда передний край обороны противника пролегает по труднодоступной местности, атака танками ДД строится несколько иначе.





На тактических занятиях N-ской части МВО.  
На снимке—танк преодолевает топкую местность

Фото Н. Соловьева

В подобных условиях теряется всякий смысл бросать ТДД в начале наступления, впереди боевого порядка, они все равно не пройдут или понесут настолько большие потери, что ничего существенного сделать не смогут.

В таких случаях принято начинать атаку противника с действий пехоты с танками III при поддержке всей артиллерии наступающего. Группа ТДД вводится в бой только после овладения пехотой труднодоступным рубежом и проделывания в нем, при помощи сапер, необходимых проходов.

Правильность такого способа применения танков на труднодоступной местности подтверждается целым рядом исторических примеров. Взять хотя бы сражение на Ипре во Фландрии в 1917 г. Там, не считаясь ни с чем, командование бросило танки по болотистой местности. В результате до 80% танков застряло в грязи и в бою участия не приняло.

В настоящее время, в связи с реальными трудностями преодоления оборонительной полосы противника, среди некоторых военных писателей за рубежом возникло сомнение в полезности применения танковых групп ДД впереди всего боевого порядка. Их пугает

теоретический расчет потерь, которые могут понести эти группы, еще до подхода к своим целям, от огня современной мощной противотанковой артиллерии.

Правда, опыт войны в Испании убеждает, что танковая атака все больше и больше затрудняется количественно и качественно возросшей противотанковой артиллерией и общей системой противотанковых заграждений. Но вместе с тем, этот опыт не отверг, а подтвердил существующий вывод из опыта мировой войны 1914—1918 гг. — танки только тогда приносят пользу, когда они применяются массированно, в большом количестве и обязательно в тесном взаимодействии с пехотой, артиллерией, авиацией и инженерными войсками. При соблюдении этих условий любая оборона может и должна быть сломлена.

Поэтому нет основания к отказу от атак противника группами ТДД впереди всего боевого порядка там, где это допускает местность и характер системы заграждений. Наоборот, к такой форме боя надо всегда стремиться, так как она в наилучшей степени обеспечивает наиболее быстрое и одновременное поражение противника на всю глубину его расположения.

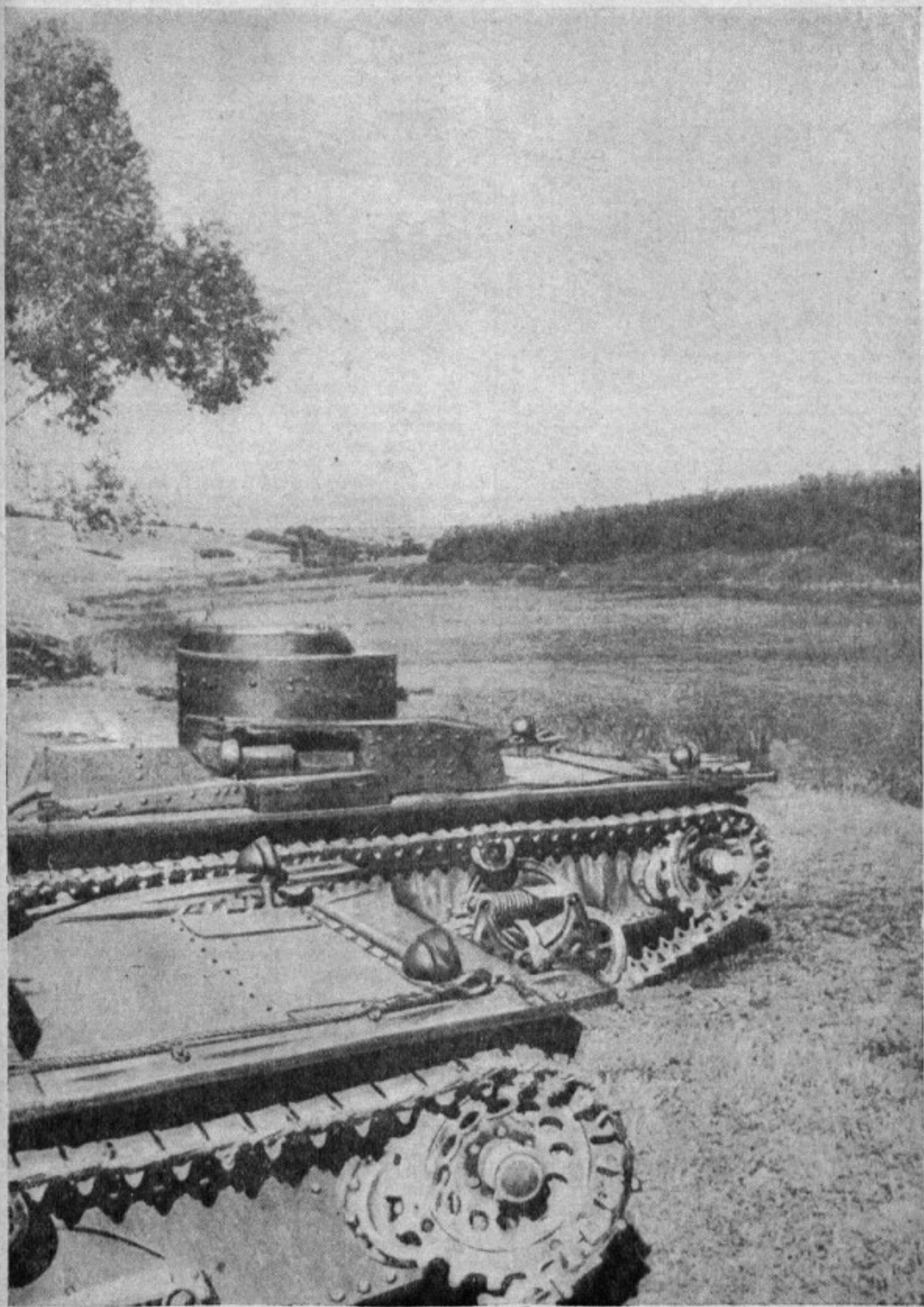
Картина боя в подобных условиях, на основе опыта борьбы в Испании, рисуется следующим образом:

Начинает бой артиллерия, громящая в течение 1—1½ часов прицельным огнем противотанковую и другую артиллерию врага и подавляющая его живую силу, пулеметные точки, командные и наблюдательные пункты.

Перед концом артиллерийской атаки вступает в бой авиация и громит все наблюдаемые цели — артиллерию, резервы живой силы и бронетанковую технику противника. Вслед за авиацией, минут за 10—15 до начала атаки пехоты, бросаются вперед мощные танковые группы ТДД, на возможно более быстром ходу идут к своим целям и уничтожают их. В этот период времени вся артиллерия переносит свой массированный огонь на поддержку и сопровождение ТДД.

С началом разгрома танками ДД объектов в тылу противника, за 3—5 мин. до начала атаки пехоты, в бой на переднем крае врага вступают танки III. Каждый эшелон их, не теряя ни секунды, сразу же приступает к выполнению заранее намеченных задач, к подавлению предварительно и хорошо изученной системы пулеметного огня и противотанковых пушек. Вслед за танками III, быстро продвигаясь вперед, бросается в атаку пехота, уничтожает живую силу врага и, прикрываясь своим огнем, а также огнем поддерживающих ее артиллерии и танков, непрерывно устремляется вперед за танками III.

Так начатая атака всех родов войск, атака, где общие усилия направлены к единой цели, не прекращается до тех пор, пока враг не будет окружен и уничтожен. Как только противник дрогнет и сделает попытку отойти, все части боевого порядка немедленно переходят к преследованию и отрезанию ему путей отхода назад и в стороны. Танки при этом вырываются вперед на тылы и фланги противника и своими непрерывными атаками заставляют его сложить оружие или погибнуть.



Танкетки на тактических учениях в лагерях N-ской части Харьковского военного округа  
Фото В. Александрова

# Мото- спорт зимой



Наступила зима. Тысячи молодых мотоциклистов впервые встретятся с зимним «юзом», с рыхлым снегом, с затрудненным запуском двигателя. Мотоциклисты будут участвовать в кроссах, состязаниях на льду, езде с лыжами, шоссейных гонках, мотолыжных соревнованиях.

В зимнее время особую остроту приобретает вопрос об обмундировании. Чтобы уберечь себя от обмораживания конечностей, лица и от простудных заболеваний, необходимо пользоваться теплым шлемом, меховыми рукавицами, валенками или специальной обувью. Участник шоссейной гонки должен одеваться особенно тепло, даже если это идет в ущерб его подвижности. Лицо следует смазывать гусиным салом, предохранять маской или целлулондовым козырьком. Обычно применяемые очки потеют, замерзают, от них часто приходится отказываться в дороге.

При участии в кроссе, где временами требуется большая подвижность и физическое напряжение, нельзя пользоваться обмундированием, стесняющим движения. Из опыта известно, что многие участники кроссов выходили на старт одетые и закутанные, как для гонок на шоссе, а финишировали с половиной своего обмундирования, так как оно им мешало.

Перед наступлением зимы мотоцикл должен быть приведен в полную боевую готовность и тщательно отрегулирован. Опыт подтвердил, что разумнее лишний час провести в гараже за осмотром и регулировкой машины, чем потом, в пути, на морозе, когда коостенеют пальцы, клепать цепь или возиться с карбюратором и зажиганием. Грамотно отрегулированные мотоциклы отечественного производства заводятся без особых затруднений. Однако при морозах ниже  $10^{\circ}\text{C}$  для машин, имеющих холодные стоянки, мы рекомендуем следующее: в двухтактном мотоцикле надо обязательно перемешать в баке горючую смесь, а также утопить поплавков карбюратора, дав вытечь до полустакана смеси. Это обеспечивает поступление в цилиндр хорошо воспламеняемой горючей смеси с первых же нажимов на кикстартер. При ненадежности искры надо сблизить электроды свечи до 0,3—0,4 мм. Можно также прибегнуть к заливанию в цилиндр бензина 1-го

сорта или к нагреванию свечи. Обычно в дороге пользуются подожженными концами, смоченными в бензине.

Проще прибегать к указанным приемам, чем насиловать стартерный механизм частыми нажимами. Особенно это надо помнить водителям двухтактных мотоциклов, у которых, как известно, часты разрывы стартерной шестеренки. При заводке и, в дальнейшем, при прогреве холодный двигатель, как правило, «чихает» в карбюратор. Это совпадает как раз с тем моментом, когда и карбюратор, и двигатель бывают облиты бензином от затопления поплавка, подсосывания или «заливки», что при неосторожности приводит к пожару. Холодный двигатель перед поездкой надо медленно прогревать на минимальных оборотах. От «чихания» хорошо оберегает обогащение смеси. Быстрый прогрев двигателя при сильном морозе может вызвать трещину в головке и цилиндре. Заметнее отражается вред быстрого прогрева на свече. Стеатит изолятора, быстро прогреваемый изнутри цилиндра и холодный снаружи, дает трещины. Непрогретый двигатель обыкновенно сам противится немедленному выезду, он «чихает», не тянет и просто глохнет. Но если все-таки при помощи богатой смеси и удастся заставить мотоцикл двигаться, то это может повлечь замерзание и отказ в действии смазочной системы со всеми вытекающими отсюда последствиями.



Тренировка на льду

Не следует пользоваться касторкой, совершенно не пригодной зимой. Бензольные смеси требуют большой осторожности. Чистый бензол непригоден уже при  $4^{\circ}\text{C}$ . Мотоциклы, шедшие на бензольных смесях, часто выбывали из строя, вследствие закупорки бензопроводов и жиклеров. Подача прекращалась также при попадании в горючее воды. Поэтому зимой фильтрование горючего через замшу обязательно.

Снег, попадая на провода системы зажигания и на изолятор свечи, тает, вызывая потерю потенциала — перебой, а зачастую и полный отказ свечей от работы. Поэтому надо защитить провода и прикрыть свечи колпаками. Рекомендуем пользоваться экранированными авиационными свечами. Но нельзя при этом упускать из виду, соответствуют ли тепловые качества свечи данному мотору.

Зимой часто случается пробуксовка заднего колеса при трогании с места и движении, а при торможении — опасные заносы и «юз». Простейшим средством для предотвращения пробуксовки служит установка новой покрышки на заднем колесе. Новый острый рельеф протектора улучшает сцепление с дорогой. При отсутствии новой покрышки рекомендуем переменить местами покрышки переднего и заднего колес. Этого вполне достаточно для езды по городу и шоссе.

Участникам кроссов рекомендуем применять против скольжения цепи и шипы. Можно пользоваться и обычной цепью из проволочных звеньев и изношенной цепью Галля. Цепь монтируется на колесо двумя способами. Первый способ: из цепи склепывают подобие лестницы, окружают ею покрышку, стягивая двумя болтами, по одному с каждой стороны колеса (рис. 1).

Этот способ обеспечивает быстроту монтажа, но зато он более опасен. В случае обрыва на ходу одного из звеньев цепь причиняет машине большие повреждения и заклинивает колесо.

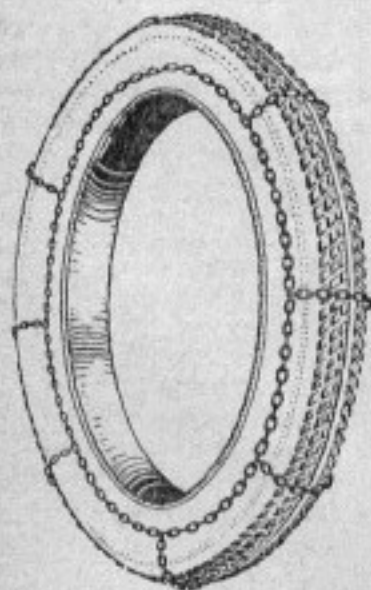


Рис. 1

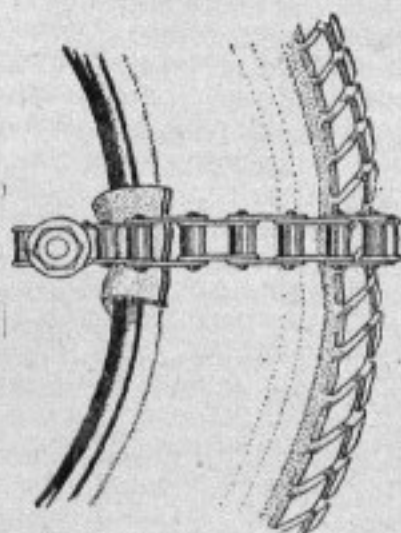
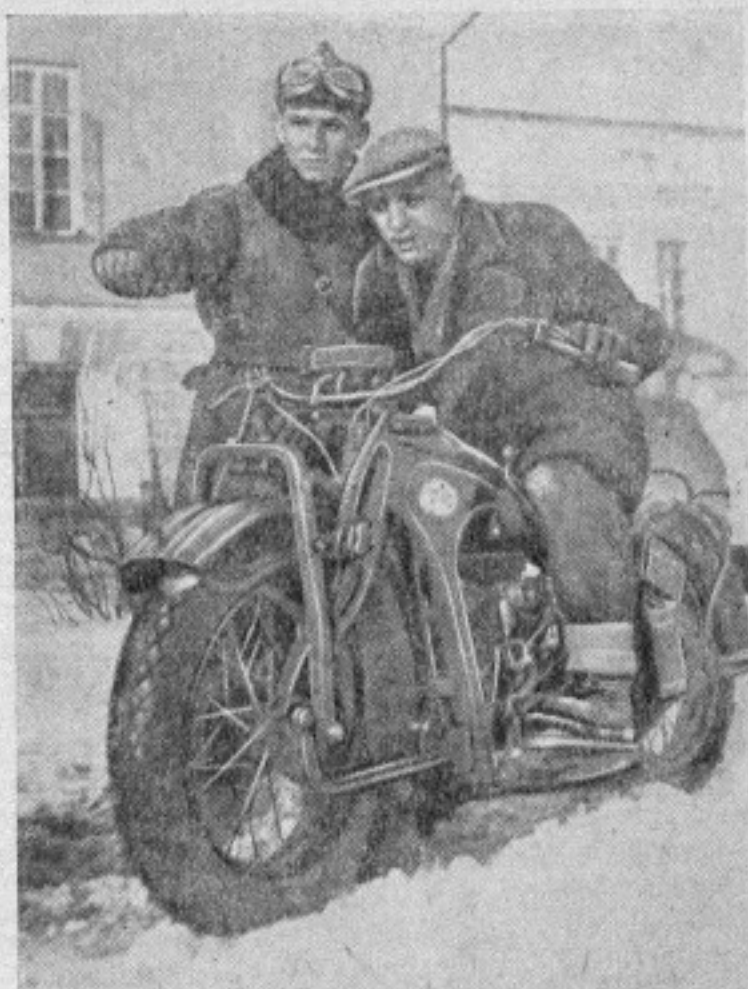


Рис. 2

Более разумен второй способ (рис. 2). Цепь отдельными независимыми кусками охватывает покрышку и обод. Каждый кусок имеет свой стяжной болт. Если и лопнет звено, то кусок цепи безболезненно отлетит в сторону. Шипам придают различную форму и



Любитель-мотоциклист Николай Королев (чемпион по боксу) тренируется перед участием в зимних мотосоревнованиях

крепят на протекторе так, чтобы дольше сохранились покрышка и камера. Шипы Заревского реагируют на твердость пути. На асфальте они прячутся, а на мягкой дороге, на снегу, вылезают наружу.

При езде по сильно пересеченной местности, занесенной снегом, большую помощь оказывают боковые лыжи. Езда с лыжами требует специальных навыков. Без тренировки падения неизбежны. У мотоцикла оборудованного боковыми лыжами, цепями или шипами на задних колесах, требуется увеличить передаточное отношение.

Основными причинами падений на зимних соревнованиях является скольжение и заносы мотоцикла. Поэтому мы рекомендуем провести специальную тренировку на льду. Она поможет мотоциклисту изучить поведение мотоцикла и выработать в себе навыки, уверенность и бесстрашие.

С прошлого сезона большой популярностью пользуется у нас буксировка лыжников мотоциклом, имеющая большое военноподобное значение. Дополнительная нагрузка, вызываемая буксировкой, также требует применения шипов или цепей и увеличения передаточного отношения.

Мотоспортом необходимо заниматься круглый год. Авто-мотоклубы и добровольные общества должны использовать наступающий зимний сезон для развертывания работы по воспитанию водительских кадров, способных служить обороне нашей родины в любых условиях.

## ОТЛИЧНАЯ РАБОТА ШОФЕРОВ

Николаевская автоколонна Союзсовхозтранса Челябинской области к 27 октября вывезла на элеваторы 19 504 тонны зерна. Каждый шофер автоколонны перевез, в среднем, на расстояние 60 км по 400 тонн зерна. Средний заработок шоферов составил за месяц 1 150 руб. Самой высокой выработки в колонне добился шофер В. И. Бородачев. При месячной норме в 5 000 тонно-километров он выработал 14 032 тонно-километра и сэкономил 74,4 кг горючего. Заработок его за месяц составил 2 331 руб.

Свыше 200 проц. нормы выработали шоферы-стахановцы тт. Рудченко, Гайдук, Ткаченко, Стешенко, Бельве и Будаев. За полтора месяца работы автоколонна в общей сложности сэкономила 10 тонн горючего. Выполняя свой план вывоза зерна, все шоферы автоколонны остались сверхсрочно, чтобы вывезти зерно из отдаленных совхозов и колхозов.

## НОВЫЕ ГАЗОГЕНЕРАТОРЫ

Московский научно-исследовательский институт автотракторной промышленности (НАТИ) сконструировал новые газогенераторы для работы на местном топливе.

Совместно с Институтом торфяной промышленности, НАТИ построил газогенераторную установку для тракторов болотного типа, работающую на кусковом торфе. Газогенератор этого типа был установлен на тракторе ХТЗ. Испытания в полевых условиях дают положительные результаты.

Для угольных районов НАТИ построил газогенераторную установку, работающую на антраците. Лабораторные испытания ее прошли вполне успешно. В настоящее время такой газогенератор изготавливается для грузового автомобиля ЗИС-5.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Образцовый водитель

Георгий Давидович Краснов — шофер-стахановец Уральской автобазы № 78 Союзсовхозтранса (Западно-Казахстанская область) на протяжении последних лет дает высокие показатели работы, служа примером для всех водителей автобазы.

В июне прошлого года автобаза направила в б. Азово-Черноморский край на уборку урожая 10 автомашин и 20 водителей. Среди них был т. Краснов. В сборной автоколонне из 50 автомашин, работавших на вывозке обильного социалистического урожая с совхозных полей, т. Краснов был передовым водителем, выполнив задание на 165%.

Через некоторое время т. Краснов был командирован на хлебоперевозки в Саратовский край и здесь показал подлинные образцы стахановской работы, выполнив задание на 150%.

В течение 1938 года Георгий Краснов, работая на автомобиле ЗИС, не снижал своих показателей. В январе он почти в три раза перевыполнил план, а в последующие месяцы выработывал не меньше двойной нормы. Резина на его машине прошла 41 500 км, горючее он экономит из месяца в месяц. Только за IV квартал 1937 г. он сэкономил 800 кг бензина. За время своей работы т. Краснов воспитал по-стахановски двух стажеров,



Шофер-стахановец  
Г. Д. Краснов

сдавших экзамен на «хорошо».

К хлебоперевозкам этого года т. Краснов подготовился отлично. Его машина была в таком состоянии, что работала как точный механизм. В результате он выполнил план хлебоперевозок на 352%, заработав 2 539 руб.

Коллектив Уральской автобазы избрал т. Краснова председателем рабочего комитета, и он вполне оправдывает доверие избирателей.

Как предработочком т. Краснов заботится о выращивании новых кадров стахановцев. В 1937 г. у нас было всего 12 стахановцев-шоферов, сейчас — 25. Он добивается того, чтобы вся автобаза стала стахановской.

Кузнец-стахановец  
Константин Наумов

Подписывайтесь на оборонно-спортивный автомобильный журнал „За рулем“ — орган Центрального Совета Осоавиахима СССР.

Желающие получать журнал в течение всего 1939 года должны сделать одновременную подписку на весь год.

Подписная плата на год — 12 рублей.

# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Готовят неполноценных водителей

В Архангельской автошколе «Трансэнергокадры» недавно состоялся четвертый выпуск шоферов 2-го класса. Но можно ли считать выпускников полноценными водителями? Отвечают ли они требованиям, предъявляемым ко 2-му классу?

Нет. Курсанты не получили в школе никаких сведений о газогенераторах и дизелях, несмотря на то, что школа имеет газогенераторный грузовик ГАЗ-АА. Не пройдено устройство легкового автомобиля ЗИС-101.

## Повысить требования к автолюбителям

Сейчас по всему Союзу создана сеть курсов по подготовке любителей—автомобилистов и мотоциклистов.

В программе обучения наибольшее количество часов отведено теоретической подготовке (48 часов). Но так как квалификационные комиссии знаний устройства машины почти не проверяют, то большинство курсантов предпочитает не слушать теоретическую часть и ограничивается практической ездой и изучением правил уличного движения.

Правила уличного движения были усвоены плохо. Слесарное дело из программы исключили. По арифметике и физике курсантов освободили от зачетов.

Чем же такой водитель 2-го класса отличается от водителя 3-го класса?

Руководителям школы необходимо устранить эти существенные недостатки при подготовке следующего, пятого выпуска. Возможности для этого имеются.

Курсант

Внутришкольные методы воздействия не помогают.

Учитывая, что подготовка каждого любителя обходится в 200—300 руб., я считаю, что нельзя выпускать людей, умеющих лишь «вертеть баранку». Надо усилить требования к любителям по теории машины или не допускать их к экзамену на получение прав езды без сдачи теоретической части, хотя бы своему преподавателю.

Инж. Красовицкий

## Из практики эксплуатации М-1

При недостатке прокладок головки блока цилиндров двигателя М (деталь М-6051) можно использовать прокладки с двигателя ГАЗ-А (деталь А-6051). Это целесообразно с точки зрения использования запаса прокладок.

Но при постановке прокладки ГАЗ-А на блок М нельзя упускать того, что она не закрывает двух отверстий как в блоке, так и в головке М, и если эти отверстия не заглушить, то во

2-м и 3-м цилиндрах будет вода.

При отсутствии прокладок головки блока ГАЗ-А (деталь А-6051) можно поставить на двигатель ГАЗ-А прокладку М (деталь М-6051). При этом необходимо срезать уголки, выступающие в камеру сжатия, так как при нагреве они будут накаливаться и воспламенять рабочую смесь, в результате чего двигатель будет работать ненормально.

А. П.

## ХРОНИКА

### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Днепропетровский обком союза шоферов, совместно с авто-мото клубом, открывает кабинет технической консультации для водителей автомашин. Кабинет оборудуется макетами автомобилей, наглядными пособиями и пр.

### ВОЛЧАНСКАЯ АВТОКОЛОННА ВЫПОЛНИЛА ПЛАН ПЕРЕВОЗОК

Водители Волчанской автоколонны Сельхозтранса, Харьковской области, с первых дней работы по вывозке урожая показывали подлинные образцы производительности труда. Шофер В. Белый на машине ГАЗ-АА отрабатывал по 300 тонно-километров за смену, Елена Лапина на такой же машине отрабатывала от 300 до 400 тонно-километров. Стахановцы систематически перевыполняют нормы, экономят резину, работают без аварий.

12 ноября Волчанская автоколонна успешно закончила вывозку сахарной свеклы. Перевезено 38 337 тонн.

### ТРЕХОСНЫЙ АВТОБУС

На улицах столицы появились трехосные автобусы, построенные на Ленинградском авторемонтном заводе.

Трехосный автобус внутри отделан весьма комфортабельно. В нем — 30 мягких удобных мест. Всего машина вмещает более 50 пассажиров, в то время как обычные двухосные автобусы имеют только 18 мест для сиденья и вмещают не более 30 чел.

До конца года «Мосавтобус» получит из Ленинграда еще 10 трехосных автобусов.

### Замена контактного слоя контактов прерывателя

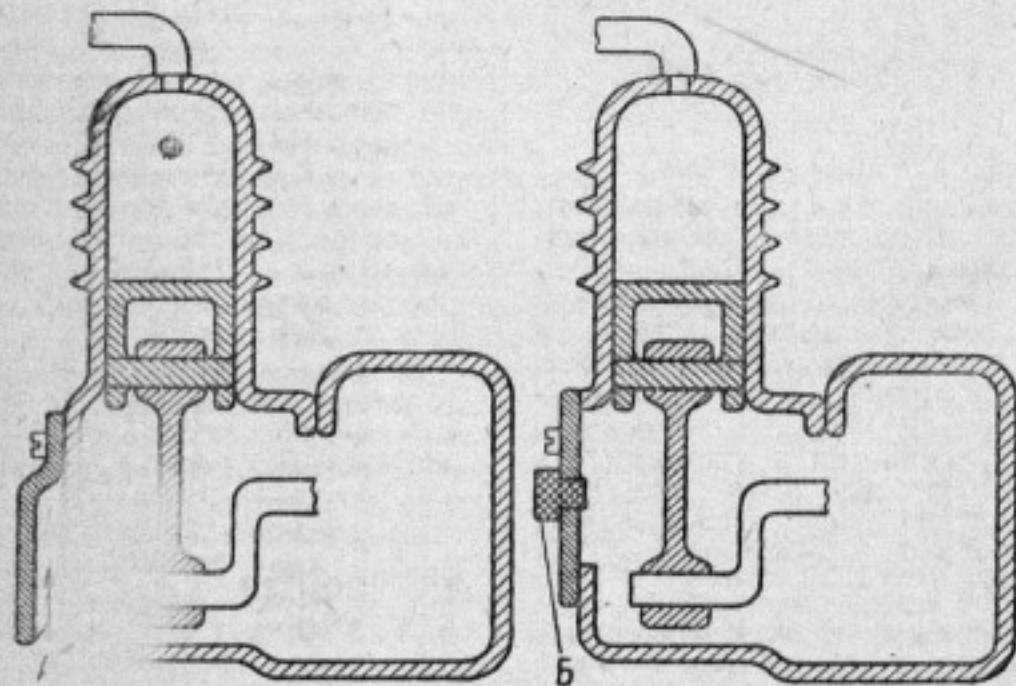
Предложение Г. Л. Егорова (г. Ворошиловск)

Вольфрамовые контакты на молоточке прерывателя ГАЗ можно заменять в случае необходимости центральным электродом свечи. Для этого нужно просверлить контакт сверлом по размеру центрального электрода свечи и заклепать в него кусок электрода длиной около 4 мм. После этого, опилив контакт мелким напильником, надо установить его в прерыватель.

Прерыватель с таким контактом безотказно работал на моей машине больше двух месяцев.

**От редакции.** Необходимо иметь в виду, что для пропуска тока, достаточной для нормального зажигания свечи, имеет значение величина прилегания контактов друг к другу всей поверхностью.

### Заглушка к картеру компрессора автомобиля ЗИС-5



Крышка в картере компрессора автомобиля ЗИС-5 имеет большое отверстие для прохода воздуха во время накачки шин (рис. А). При езде по грязным грунтовым дорогам в полость компрессора (через отверстие) набивается грязь, вследствие чего портятся детали, компрессор отказывается в работе и нуждается в капитальном ремонте.

Слесарь гаража спиртозавода в г. Малмыже (Кировская область) т. Федоров

предложил ставить глухую крышку, имеющую в середине отверстие с резьбой, куда ввертывается пробка (рис. Б) или короткий болт. При включении компрессора шофер одновременно открывает пробку. В остальное время отверстие должно быть закрыто. Это предохраняет компрессор от засорения и он работает безотказно.

Нечаев

г. Малмыж

Вооруженные силы Советского Союза всегда в полной готовности!—Речь товарища К. в. ВОРОШИЛОВА на Красной площади 7 ноября 1938 г.	2
Герой Советского Союза, полковник А. ЛИПИДЕВСКИЙ—Сталинская Конституция и Осоавиахим.	5
Герой Советского Союза, полковник Н. КАМАНИН... Великий советский патриот Сергей Миронович Киров	8
С. ТРУХАЛЕВ, Б. АЛЬТШУЛЕР. — Навести большевистский порядок в подготовке кадров для автотранспорта	10
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ — Школы ждут единого плана, единой программы, полноценного учебника	14
М. БАШ. — Создать автомобильный вуз	16
Инж. Ю. КЛЕЙНЕРМАН. — Дело, которое не терпит отлагательства	17
С. БЕЛЯКОВ. — Подготовка водителей — задача большой государственной важности	20
МАКСИМОВ. — Нужна ли стажировка шоферов, закончивших автошколы?	21
Е. ГРИНГАУТ и М. ГИНЦБУРГ. — Искусный мотоциклист — ценнейший боец связи.	22
Доцент, полковник В. ТЕРЩЕНКО — Танки в наступательном бою.	24
Мотоспорт зимой	28
Письма читателей	30
Хроника	30
Обмениваемся опытом гаражей	32

В номере 28 иллюстраций

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима СССР

Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.

Уполн. Главлита Б—53014.  
Техред. В. Сопальков.  
Зак. т. 569а. Тир. 83 500.  
Бум. 72 × 108 см/16 1/2 бум. лист.  
Колич. зап. в 1 бум. листе 202 700  
Журнал сдан в наб. 15/XI 1938 г.  
Подп. к печати 7/XII 1938 г.  
Приступл. к печати 10/XII 1938 г.

Типография и цинкография Гослитиздата, Москва, 1-й Самотечный, 17.