

ЗА РУЛЕМ



ВРЕМЕНИ ПРЕДПРИЯТИЯ, КОНТРАКТАМИ ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ НЕ СТОЯЩИМ НАДЛЕЖАЮЩИМ ЗАКОНУ ИЛИ СОЦИАЛИЗМУ ОБЪЕКТОВ СТРАНЫ, ИЛИ ИНЫМ ОБРАЗЫМ ПОРУШАЮЩИМ ЗАКОН ИЛИ РАБОТУ

В ЧИСЛО ПРЕДПРИЯТИЙ ПОСРЕДСТВОМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ И ИНЫХ СПОСОБОВ НАХОДЯТ МЕСТО ЗАКОННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

ИЛИ ИНЫМ ОБРАЗЫМ ПОСРЕДСТВОМ ЗАКОНА ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ ЗАКОНА ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ ЗАКОНА ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ ЗАКОНА ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ ЗАКОНА

1930

23



**ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
«АВТОДОР»**

Третий год издания
Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов,
инж. М. Кристи, инж. К. Купряков,
М. Превент, Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| Будем всеми мерами экономить авторезину | 1 |
| Н. ГОРДИН.— В кратчайший срок наладить снабжение авторезиной | 2 |
| М. СОЛОМОНОВ.— Автообувь — узкое место | 3 |
| На фронте автотракторного строительства | 4 |
| П. КРАСНОВ.— Уралнефть утопает в грязи | 7 |
| Инж. А. КОРОСТЕЛИН.— Новый обтекаемый автомобиль | 8 |
| Обращение сотрудников Цудортоанса | 11 |
| АЛ. РУБАКИН.— Новинки в автомобильном деле | 16 |
| Инж. А. СТРАМЕНТОВ.— Хаос в строительстве подземной Москвы разрушает городские мостовые | 18 |
| Дороги и автомобили во всем мире | 20 |
| Автомобиль в пустыне | 21 |
| Повысим дисциплину среди шоферов | 22 |
| Автодорожный экран | 24 |
| По письмам рабкоров-автодорожцев | 27 |
| Библиография | 30 |

БУДЕМ ЭКОНОМИТЬ РЕЗИНУ

ОГРОМНЫЙ рост наших внутренних потребностей и невиданные в нашей стране темпы автомобилизации, требуют громадного количества авторезины.

Из помещенных в этом номере „За Рулем“ материалов видно, что, например, в Белоруссии из-за отсутствия резины стоит целый ряд машин, прекращается автобусное движение, прерывается почтовая связь и т. д. Это объясняется тем, что, помимо других причин, количество продукции, выпускаемой советскими резиновыми заводами уже в этом году меньше потребности. Нужно со всей резкостью подчеркнуть, что и в будущем году количество продукции будет недостаточным для покрытия всего спроса.

Из такого положения могут быть, разумеется, три последствия. Первое и, конечно совершенно недопустимое для социалистической страны—часть автопарка будет и дальше простаивать. Также недопустим и второй случай — импорт заграничной резины.

Остается третье. Выход из положения, по которому должна пойти инициатива и энергия всей массы советских автоработников и автодорожцев, заключается в возможно большем продлении сроков службы и эксплуатации наличной и поступающей резины. Каждая советская покрышка и камера должны покрыть полностью тот километраж, на который они рассчитаны, и даже превысить его. Необходимо поэтому поставить перед всеми автоработниками и перед всеми автодорожцами вопрос о самом внимательном, самом бережном, самом заботливом отношении к автообуви. Вопросы хранения, эксплуатации, ремонта, наблюдения и ухода за резиной не должны ни на минуту ускользать из внимания автомобилистов и автодорожцев.

Каждый коллектив должен организовать конкурс на лучшего шофера, должен поставить здесь социалистическое соревнование.

Какой водитель покажет наиболее долгий срок пробега автопокрышек, у кого наименьшее количество проколотых камер, кто наиболее внимательно относится к устранению малейших неисправностей на резине? Кто, наоборот, позволяет шинам портигься от натекшего на пол гаража масла и бензина, какой водитель должен красоваться на видном месте гаражной или автодорожской черной доски, чьи портреты должны украшать столбцы автодорожской многотиражки или печатной газеты? Об этом должен подумать каждый работник гаража, каждый автодорожец, каждый рабкор нашего журнала.

Об этом должно подумать и Резинооб'единение, которому следует ввести премирование лучших, аккуратных, добросовестных шоферов, авторезина которых покажет наибольший километраж пробега. При интересе и внимании к этому важнейшему делу открываются громадные возможности добавочной экономии на пользу советскому хозяйству.

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-15.
РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27.
КОНТОРА: Москва, 6, Страстной бул., 11. „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

НА УГРОЗУ КОНТРРЕВОЛЮЦИОНЕРОВ И ИНТЕРВЕНТОВ ОТВЕТИМ УКРЕПЛЕНИЕМ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ И ВЫПОЛНЕНИЕМ ПЯТИЛЕТКИ В ЧЕТЫРЕ ГОДА!

Насколько важен этот вопрос, показывает опыт зарубежных стран, располагающих большим чем у нас количеством резиновых заводов и готовой продукции. На Западе довольно широко применяется сдача авторезины в аренду, которая поставлена так, что пользование шинами свыше определенного километража значительно удешевляет прокатную плату за них. Любой западный шофер относится к авторезине с неменьшей внимательностью, чем советский водитель к наиболее капризным и ответственным частям двигателя.

Мобилизуя внимание на этот новый фронт автодорожной работы, „За Рулем“ надеется, что и эта мобилизация заставит всех автоработников прежде всего задуматься над тем, что каждый из нас может сделать на своем участке, в своем гараже, в своем коллективе, чтобы продлить срок службы нашей резины и сэкономить валюту.

С этого нового фронта боевой автодорожной работы мы и ждем донесений от наших читателей.

В КРАТЧАЙШИЙ СРОК НАЛАДИТЬ СНАБЖЕНИЕ АВТОРЕЗИНОЙ

Резинооб'единение должно изменить „обломовские“ темпы работы

В МОМЕНТ напряженнейших осенних перевозок, острого недостатка перевозочных средств, необходимости укрепления автобусной связи с районами, оторванными от железных дорог, почти весь грузовой и автобусный парк Белоруссии остался без резины.

Вследствие отсутствия покрышек и камер остановился целый ряд автобусных городских и междугородных линий. Совершенно прекратилось автодвижение в Бобруйске, Борисове; Гомельский, Могилевский, Витебский, Оршанский и другие автопарки имели простой большинства машин; автохозяйства выплатили десятки тысяч рублей обслуживающему персоналу парков, машины которых простаивают уже свыше двух месяцев из-за отсутствия резины.

Чем же объяснить срыв в снабжении авторезиной автохозяйств БССР?

Этими вопросами заинтересовалось Центральное Правление Автодора Белоруссии. Председатель СНК БССР т. Голодод отправил тревожные телеграммы Резинооб'единению, Цудортрансу и ЦС Автодора.

Через несколько дней от шинного отдела была получена копия телеграфного предписания заводу „Красный Треугольник“ о срочном выполнении заказов БССР.

Все же, не поверив обещаниям Резинооб'единения, Центральное Правление Автодора БССР командировало своего представителя в Москву для выяснения причин задержки отгрузки.

Любопытно отметить, как завод выполняет предписания Резинооб'единения. В продолжении 4 дней завод № 1 в Ленинграде не давал Резинооб'единению ответа о выполнении заказов. Не дождавшись подтверждения, наш представитель выехал в Ленинград, и здесь по его настоянию начали искать дело с заявками Белоруссии. Правда, после этого отгрузка резины была выполнена в течение 2 дней, но это не исчерпало вопроса. Резина, отгруженная большой скоростью из Ленинграда 14 октября, до 23 октября в БССР не поступила. Здесь уже следует произвести расследование по линии Союзтранса или железной дороги.

Интересно заключение выделенной Центральным Советом Автодора бригады, выяснявшей

вопросы срыва снабжения и понижения качества нашей авторезины.

Бригада отмечает: „Белорусские организации, в том числе Госторгбел, Витебский коммунальный трест, Автодор в Бобруйске, Могилевский окрисполком и т. д. своевременно дали заказ Резинооб'единению на требуемое количество покрышек. Бригада не могла проверить выполнения этих заказов, так как учет отдельных заказов в Резинооб'единении отсутствует. Такое положение приводит на практике к явно отрицательным результатам. Резинооб'единение, приняв заказ, передает его для исполнения заводу и этим считает свои функции исчерпанными. О невыполнении заказа Резинооб'единение узнает лишь в том случае, если заказчик поставит его в известность, либо случайным путем, из газет, от бригад и т. д.“

Этим отчасти объясняется срыв снабжения резиной белорусского автопарка. Об'ективными причинами здесь отговариваться нельзя. Приходится ставить вопрос о работоспособности торгового аппарата Резинооб'единения. Одновременно необходимо произвести строжайшее расследование причин несвоевременного выполнения заказов „Красным Треугольником“.

Попутно о качестве резины. Заместитель председателя Резинооб'единения т. Добровольский указывает, что качество покрышек значительно улучшилось. Противоречивый ответ дает зав. конторой сбыта и снабжения т. Этин, указывающий, что нормальный пробег покрышек за последнее время с 22000 км упал до 5—6 тыс. км. Следует указать, что в условиях Белоруссии, даже на шоссированных дорогах, были случаи, когда покрышки проходили только 2700 км. Бригада отмечает, что вина ложится на Резинооб'единение, которое не с'организовало испытаний и опытов ни в гаражах, ни в лабораториях. И совершенно права бригада, выдвигая предложение — организовать в различных городах и различных условиях практические опыты по изучению качества резины. Необходимо привлечь к этому и автодорожные организации на местах, которые могут дать ценные указания.

Учитывая низкое качество резины и острый ее недостаток, казалось бы, Резинооб'единение должно было своевременно развернуть