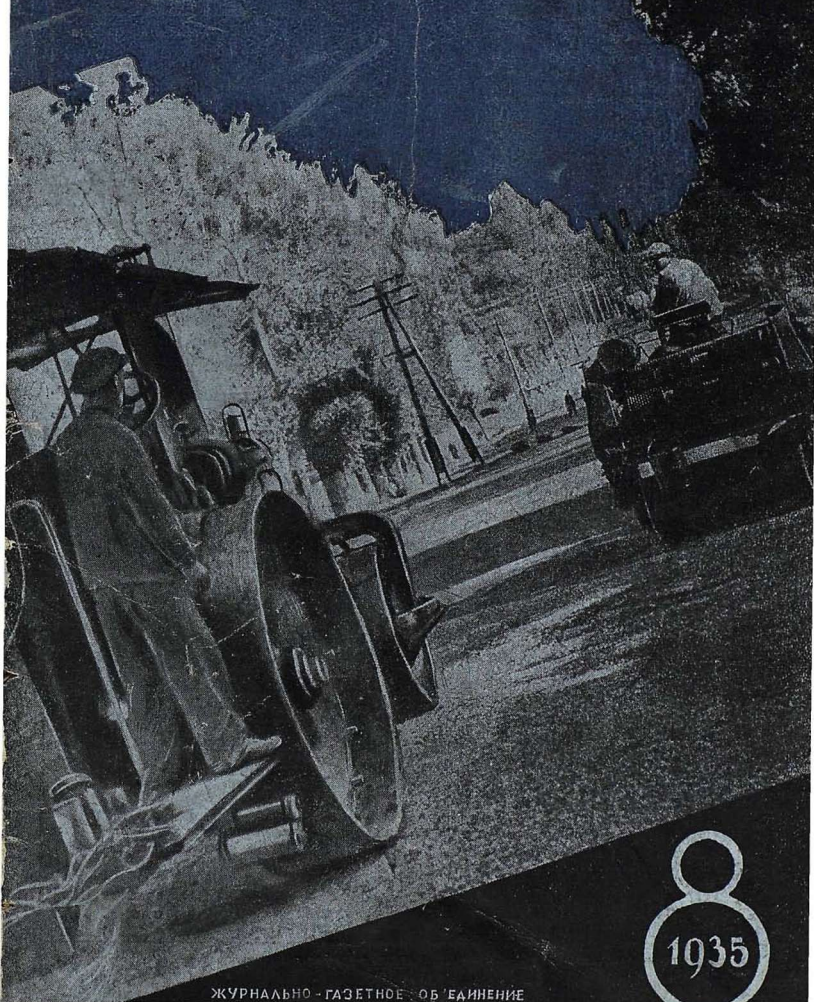


ЗА РУЛЕМ



8
1935



ЦС Автодора—Москва, Маросей-
ка, 3/13. Телеф. 4-94-65.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, 1-й Самос-
течный пер., 17. Телеф. Д1-23-87.
Трамвай: 28, 11, 14.

Массово-тиражный сектор
Телеф. 5-51-99,

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1935 год:
год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
3 мес.—1 р. 80 к.

УНИЧТОЖИМ АВАРИИ НА АВТОТРАНСПОРТЕ

Приказ народного комиссара путей сообщения тов. Л. М. Кагановича—о борьбе с крушениями и авариями на железнодорожном транспорте—является одновременно четкой большевистской программой борьбы за безаварийность и образцовую работу нашего автомобильного транспорта.

Число аварий на автотранспорте чрезвычайно велико и из месяца в месяц продолжает расти. В Москве за 1934 г. было зарегистрировано 10 735 аварий, в Ленинграде около 5 тысяч аварий. Свыше 7 тыс. машин были на разное время выведены из строя.

Эти грозные цифры еще недостаточно точны, они нуждаются в существенной поправке. Объясняется это тем, что руководители автохозяйств часто замалчивают случаи аварий, особенно если они не повлекли за собой человеческих жертв. Но и приведенные цифры показывают, что число аварий по отношению к общему количеству машин огромно.

В 1934 г. по вине водителей в Москве произошло 94 проц. всех аварий, а в Ленинграде—78,2 проц. Происходит это потому, что шоферский состав еще засорен хулиганскими и классово-чуждыми элементами, техническая квалификация водителей низкая, дисциплина слабая.

Одной из существенных причин аварий является также неисправность машин. Данные Цудортранса показывают, что аварии нередко происходят вследствие плохого технического состояния автомашин: неисправностей рулевого управления, сигналов, освещения, неотрегулированных тормозов и т. д. Машин зачастую выходят на линию без предварительного технического осмотра.

„Транспорт—родной брат Красной армии,—говорил нарком обороны т. Ворошилов в своем выступлении на XVII съезде партии.—Разница между ними та, что наша армия еще только готовится действовать, когда наступит время защищать границы..., а транспорт уже сейчас находится на боевых позициях“.

Учитывая особое значение транспорта как железнодорожного, так и автомобильного, надо твердо запомнить слова т. Л. М. Кагановича, что „крушение или авария подобны поражению отдельной воинской части в бою“.

К сожалению, об этом забывают и руководители автохозяйств, и профсоюз, и автодорожные организации.

Руководители многих автохозяйств проявляют чиновничье отношение к борьбе с авариями и считают их „неизбежным злом“. Вся система хозяйственной и политической работы в большинстве гаражей и баз построена в расчете на то, что автохозяйства не отвечают за аварии.

Приказы Цудортранса об уходе за автомобилем, об авторемонте, о правилах движения по дорогам, о порядке стажировки и прохождения практической езды, направленные в основном к уменьшению количества аварий, в большинстве случаев не проводятся в жизнь, игнорируются.

СОДЕРЖАНИЕ	Уничтожим аварии на автотранспорте.....	1
	О борьбе с авариями на автотранспорте (из приказа Всесоюзного центрального управления шоссейных дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР).....	3
	Н. М.—Как местными силами механизировать дорожную работу.....	4
	Всесоюзный пробег аэросаней и вездеходов закончен.....	7
	МЕНЬШИКОВ—Пора наконец приступить к массовому производству автодизелей.....	8
	А. КСЕНИН—Кто сидит за рулем?..	11
	ГЕОРГИЙ БЕЛЗЕВ—Добьемся массового производства советских игрушечных автомобилей.....	12
	Детский моторный автомобиль.....	15

И. К.—Какой тип тяжелого грузовика нам нужен?.....	16
Л. БАРАБАНОВ—Беспощадно бороться с аварийностью.....	17
Инж. А. КОРОСТЕЛИН—Новые механизмы автомобилей.....	18
О. И.—Подъемный кран на автомашине.....	21
Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ—Автомобили с двигателями, расположенными впереди.....	21
Техническая консультация.....	22
Обмениваемся опытом гаражей.....	24
Новости мировой автодорожной техники.....	26
Вести с мест.....	29
Библиография.....	30

АПРЕЛЬ 1935 г.

8

В номере 39 иллюстраций

На обложке—работы по асфальтированию улиц в Средней Азии

Фото А. Шайхота