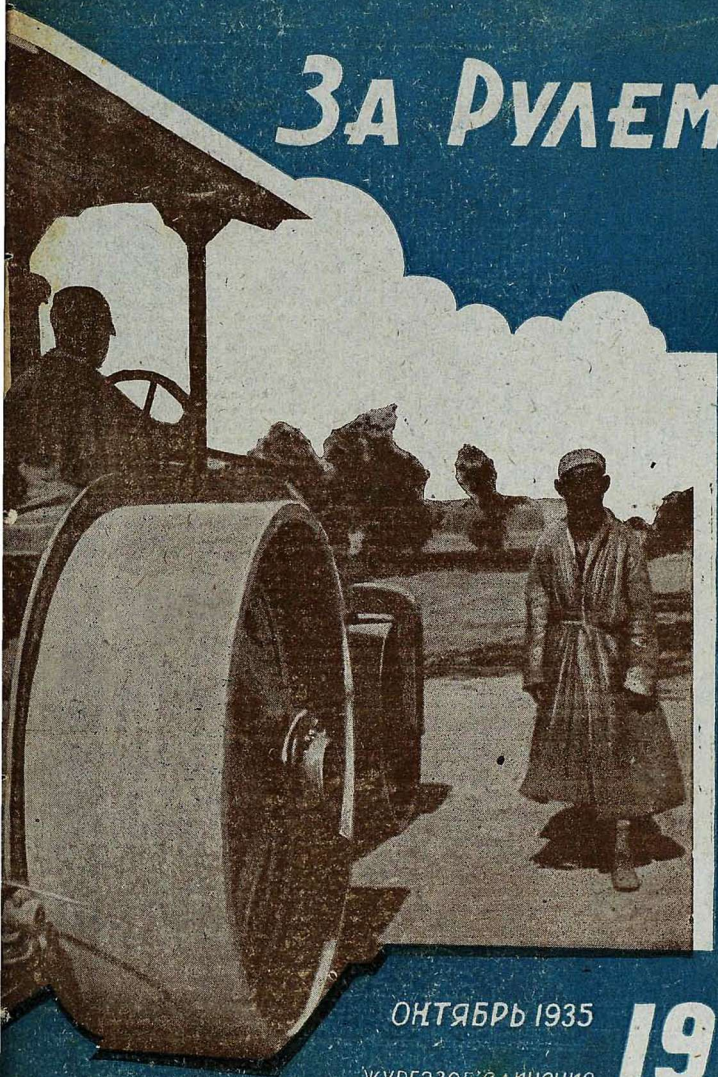


ЗА РУЛЕМ



ОКТАБРЬ 1935

Жургазов'єднання

19



ДОБЬЕМСЯ РЕШАЮЩЕГО УСПЕХА В БОРЬБЕ С АВАРИЙНОСТЬЮ

Приказы т. Кагановича о борьбе с авариями и об ускорении оборота подвижного состава—боевая программа действий не только для железнодорожников, но и для работников автотранспорта.

К сожалению, меры, применяемые в борьбе с авариями в гаражах и автохозяйствах, в том числе крупнейшие, пока не дали сколько нибудь положительных результатов. Аварии и простои за последнее время, наоборот, увеличиваются.

По официальным данным, в Москве в первом полугодии 1935 г. было зарегистрировано 4429 автомобильных аварий и в том числе 3969—с человеческими жертвами. Но эти малоутешительные официальные данные безусловно нуждаются в уточнении. Транспортная группа Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(с), проверявшая состояние гаражей и автохозяйств Москвы, установила, что на многих базах скрывают аварии. Так, на 1-й базе Союзтранса было обнаружено за первое полугодие 1935 года 85 скрытых аварий, а в 1-м таксомоторном парке—57.

Характеристика шоферов-аварийщиков и аварийных машин дает прямой ответ на вопрос о причинах аварий и путях борьбы с ними.

Из материалов той же транспортной группы Комиссии партийного контроля видно, что аварийщики, как правило,—неопытные водители, часто даже незаконно допущенные к машине. В 1-й автобазе Союзтранса из числа аварийщиков 15 человек имеют стаж шоферской работы до шести месяцев, а шесть человек—до одного года. В 1-м автобусном парке, несмотря на специальное постановление Моссовета о том, что на работу в автобусах допускаются только проверенные шоферы 1 и 2 категории, 4 водителя имели стаж до 3-х месяцев, 160 водителей имели третью категорию, а два совершенно не имели водительских прав.

В большинстве автобаз не уделяют никакого внимания ни технической подготовке, ни психотехническому состоянию, ни социальному составу шоферов.

На 2-й автобазе Союзтранса многие шоферы сели самостоятельно за руль без всякой стажировки. Шоферы, допущенные психотехнической проверкой к работе только на полторагоновых машинах, фактически работают на пятитонных.

В 1-м таксомоторном парке нередко принимаются на работу случайные люди, без всякого отбора, без проверки. Даже данные о социальном происхождении составляются зачастую со слов самих шоферов.

Мы не можем назвать почти ни одной автобазы, ни одного гаража, где бы уделялось серьезное внимание повышению квалификации шоферов, выращиванию высококвалифицированных кадров. Техни-

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| Добьемся решающего успеха в борьбе с аварийностью..... | 1 |
| И. ФИН—Ур жай вывезен в срок. Обращаю внимание на осенне-зимние перевозки..... | 3 |
| Н. БЕЛЯЕВ—Два предложения по борьбе с аварийностью..... | 5 |
| Автодорожная хроника..... | 6 |
| А. ПЕТРОВ—Исправный тормоз—необходимо условие безаварийной езды..... | 7 |
| А. ТУМАНЯН—За большевистскую дисциплину на автотранспорте..... | 8 |
| М. ЮНПРОШ—Десять лет советской пожарной автом. билия..... | 10 |
| Инж. САБИНИН—Автомобильный газогенератор Д у к..... | 12 |

| | |
|---|----|
| Н.—Новый советский малолитражный двигатель..... | 13 |
| К. МОРОЗОВ—Неисправности глушителей и их ремонт..... | 14 |
| П. ЗАРЕЦКИЙ—Почему стучат клапаны в двигателях ГАЗ..... | 16 |
| Н. МЕНГЕЛ—Как умягчить дорогу..... | 18 |
| Х. СКАЛДИН—Автомашину должны быть приспособлены и местным условиям..... | 21 |
| Обменяемся опытом гаражей..... | 22 |
| Новости мировой автодорожной техники..... | 26 |
| Техническая консультация..... | 28 |
| Вести с мест..... | 30 |
| Отклики читателей..... | 32 |

ОКТАБРЬ 1935 г.