



187
34

1.
Всесоюзная
БИБЛИОТЕКА
В. И. ДАВЫДОВ



За рулем

22

1938

НОЯБРЬ

187
34
Выходит два
раза в месяц

НОЯБРЬ 1938 г.

22

Одиннадцатый
год издания

НАВЕСТИ БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОРЯДОК в автомобильном хозяйстве¹

За годы сталинских пятилеток страна наша обзавелась мощной автомобильной промышленностью. Первоклассные автомобили заполняют теперь улицы советских городов, предоставляя населению все удобства этого современного вида транспорта. По колхозным трактам, знавшим когда-то только унылый скрип крестьянских телег, несутся теперь вереницы грузовых машин, облегчающих крестьянский труд, дающих возможность быстро и дешево перевозить продукты сельскохозяйственного производства.

По производству грузовых автомашин мы занимаем первое место в Европе и второе — в мире. Ежедневно с заводских конвейеров сходит свыше 700 машин разных типов. В народном хозяйстве СССР насчитываются уже сотни тысяч машин. С каждым днем парк этот растет и будет расти.

Стремительный рост автомобильного транспорта и все возрастающее значение его в жизни советской страны предъявляют исключительно высокие требования к эксплуатации машин. Мало организовать выпуск автомобилей, — нужны хорошие гаражи, ремонтные базы, запасные части, высококачественные покрышки и камеры, бензиновые колонки, нужна огромная армия технически грамотных водителей, способных обеспечить культурный уход за машинами, добиться от них максимальной работоспособности. Только при соблюдении этих элементарных условий может идти речь о создании действительно образцового автомобильного транспорта, стоящего на уровне тех высоких запросов, которые к нему предъявляет страна.

Враги народа, как известно, немало напакостили в автомобильном хозяйстве. Они разваливали его, создавали диспропорцию в производстве машин и строительстве гаражей, изготовлении запасных частей и подготовке кадров. Советское государство разоблачило и разгромило вражеские гнезда. Однако последствия вредительства в автомобильном транспорте ликвидируются недопустимо медленно.

Автомобили, выпускаемые советскими заводами, поступив в эксплуатацию, часто встречают варварское отношение и приходят в негодность задолго до окончания положенного им срока службы. Государственная автотранспортная инспекция НКВД установила, что много находящихся в эксплуатации автомобилей сильно изношено, нуждается в капитальном и среднем ремонте. Выборочное обследование большого количества автомашин показало, что только 54% из них могут считаться технически исправными.

Эта же проверка показала, что в наиболее неприглядном положении находятся автомобильные парки в системе Наркомзема. Было обследовано 44 064 машины. Технически исправными оказалось всего лишь 41,2% из них. Установлено, что из-за отсутствия запасных частей сплошь и рядом в гаражах «раздевают» машины — снимают с одних автомобилей детали, недостающие для ремонта, и ставят их на другие. Подобная практика, губительная для нашего автомобильного парка, не получает должного отпора.

Автомобиль быстро внедряется в быт наших городов. В развитии автобусного, троллейбусного, таксомоторного движения сказывается сталинская забота о людях, о культурном обслуживании населения. Но городские советы, которые, казалось бы, больше, чем кто-либо, заинтересованы в бесперебойной работе автотранспорта, не проявляют большевистской заботы о культурной эксплуатации и сохранности машин. Строительство гаражей и специальных площадок для хранения автомобилей ведется чрезвычайно медленно. В результате машины часто стоят под открытым небом и портятся. Специальных профилакториев, где был бы организован предупредительный ремонт автомобилей недостаточно. Мелкие «болезни» машин, которые можно было бы захватить в самом начале, из-за отсутствия профилакториев перерастают в органические «заболевания», выводящие автомобили из строя. Еще на XVII съезде партии товарищ Сталин предупреждал, что «основу ремонта составляет текущий и средний ремонт, а не капитальный». Это указание товарища Сталина, имеющее непосредственное отношение и к автомобильному

¹ Передовая статья, напечатанная в «Правде» 2 ноября 1938 г.



Лучший шофер Ново-Аненнской автоколонны № 9 Сельхозтранса Сталинградской области И. А. Артемов, работая по вывозке зерна на автомобиле ЗИС, выполнил 14 659 тонно-километров вместо 6 624 тонно-километров по норме, заработав 1 040 руб. Машина т. Артемова в отличном состоянии

Фото А. Маклецова

транспорту, должно заставить все наши организации серьезно заняться профилактическим ремонтом автомобилей.

Бич автотранспорта — огромные простои машин. Автомобили простаивают не только из-за технических неполадок, но и по причинам скверного материального снабжения. Тысячи машин стоят сейчас из-за недостатка покрышек и камер. Главрезина, производящая их, не удовлетворяет потребности действующего автопарка ни количественно, ни качественно. С другой стороны, и сами автохозяйства безобразно эксплуатируют покрышки и камеры. Несмотря на решение правительства об использовании старых покрышек, об организации вулканизационных мастерских при гаражах и автобазах, дело это до сих пор не налажено. Покрышки, которые могли бы еще пойти в дело, выбрасываются как утильсырье. Автобазы слабо поощряют водителей, которые превышают технические нормы пробега без смены покрышек.

Подготовка водителей — большой важности государственная задача. За рулем советского автомобиля должны сидеть технически грамотные, надежные люди. Ни для кого не

секрет, что сейчас наши водительские кадры обладают крайне низкой технической подготовкой. Подавляющее большинство шоферов (свыше 85%) по своей квалификации отнесено к III классу, тогда как водителей I класса насчитывается всего около 3%. Зачастую в ряды водителей автомашин втираются всякого рода сомнительные люди и преступные элементы. Они игнорируют все технические правила, занимаются рвачеством, хищениями и вымогательством, пьянствуют, устраивают аварии.

Стахановский опыт лучших водителей распространяется слабо. Недавно «Правда» писала о замечательных водителях автобуса № 19 в Ростове — гг. И. Мальцеве, М. Озерове и А. Сейфулине. Образцовым уходом за своей машиной они добились значительного превышения норм пробега: их автобус прошел без среднего и капитального ремонта более 330 тыс. км, тогда как по существовавшим нормам средний ремонт должен был производиться после 13 000-километрового пробега, а капитальный — после 39 тысяч. Шоферы-стахановцы автогужевой конторы старых нефтепромыслов Грознефти — гг. Резников и Тимошенко, работающие исключительно в горных условиях, добились, что их машина ГАЗ-А прошла до первого капитального ремонта свыше 120 000 км. Подобных примеров немало. Что предприняли наши профсоюзы, чтобы распространить этот опыт, сделать его достоянием всех шоферов?

Водителей автомашин не хватает. Подготовка их отстает от выпуска автомашин. На каждую машину должно приходится не менее двух шоферов. Фактически же на 1 января 1938 г. у нас на каждый десяток машин приходилось всего лишь 14 шоферов. Существующая сеть школ и курсов не может удовлетворить требования на водителей машин. Первоочередной задачей является создание широкой дополнительной сети школ и курсов и коренное улучшение работы существующих учебных заведений.

Сейчас автошколы распылены. Нет единого центра, который организационно и методически руководил бы подготовкой водительских кадров. Существует чудовищный разрыв в учебных планах и программах. Люди занимаются по старым, давно уже отжившим свой срок учебникам. Достаточно сказать, что до сих пор нет хорошего учебника, по которому можно было бы изучать наши новые легковые автомобили М-1 и ЗИС. Водители, выпускаемые автошколами, не знают этих машин. Совершенно недостаточное внимание уделяется и подготовке кадров для управления газогенераторными автомобилями, имеющими огромное будущее в нашей стране.

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

Партийные и советские организации обязаны возглавить борьбу за наведение большевистского порядка в эксплуатации, ремонте и хранении машин, в подборе, подготовке и политическом воспитании водительских кадров.



В результате осуществления генерального плана реконструкции Москвы с каждым годом преобразуется столица Советского Союза. Расширяются магистрали, строятся новые мосты, одеваются в гранит набережные. На снимке — новый Замоскворецкий мост через Москва-реку. Трамвай не стесняет движения автотранспорта.