

# За рулем



ИЮНЬ  
1940

11



## ЗА ОБРАЗЦОВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТА В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Решающая роль в проведении уборочной кампании принадлежит трактористам, комбайнерам, шоферам. Их задача — убрать урожай в кратчайшие сроки, вывезти все зерно на элеваторы быстро и без потерь, не допускать простоев машин, всемерно повысить производительность машинного парка.

Уборка урожая требует от МТС, колхозов и совхозов четкой организованности, маневренности и гибкости. Ни на минуту нельзя забывать, что «уборка — дело сезонное и она не любит ждать. Убрал вовремя — выиграл, опоздал в уборке — проиграл» (И. Сталин).

Свыше 200 тысяч автомобилей работают в нашем социалистическом сельском хозяйстве. Большинство из них организовано в мощные автоколонны Союззаготтранса или Совхозтранса. Десятки тысяч грузовых автомобилей находятся в непосредственном распоряжении колхозов. Все эти автомашины должны быть готовы к безотказной работе в горячие дни уборки. Этого требуют интересы государства, интересы обороны страны, интересы самих колхозников.

В настоящий момент важнейшая задача — ремонт автомобилей и четкая организация работы автомобильного парка.

Машинотракторные станции располагают достаточной материально-технической базой, и авто-

колонны Союззаготтранса и Совхозтранса могут и должны быть отремонтированы в срок.

Большинство колхозов не имеет своей ремонтной базы. Поэтому МТС должны срочно помочь колхозам правильно организовать эксплуатацию автомашин и надежно отремонтировать парк.

Огромное значение в период уборки урожая приобретает борьба за экономию бензина. Примитивная заправка автомобилей с помощью ведер приводит к разливу бензина и загрязнению его. Потери при самой бережной заправке автомобиля таким кустарным способом составляют от 3 до 5 проц. Нужно навести порядок в бензиновом хозяйстве, шире применяя передвижные автозаправочные цистерны.

Вблизи элеваторов и складов заготовительных пунктов весьма важно создать передвижные ремонтные мастерские на все время хлебоперевозок, а в непосредственной близости от них — бензинозаправочные пункты.

Центральной задачей является развертывание массового социалистического соревнования и стахановского движения в МТС, совхозах и на колхозных полях. Необходимо широко внедрять опыт передовиков-стахановцев. Надо создать все условия, чтобы не только отдельные шоферы, но и целые автоотряды и автоколонны становились стахановскими.

Передовые водители отечественных автомобилей показывают замечательные образцы стахановской работы. Повышая нормы пробега, увеличивая производительность автомобилей, они сохраняют их в хорошем техническом состоянии. Нередки случаи, когда наши автомашины проходят свыше ста тысяч километров без капитального ремонта.

За последнее время лучшие водители-стахановцы, не ограничиваясь увеличением сроков межремонтного пробега, стремятся максимально повысить грузоподъемность автомобиля.

Уже доказано, что при нормальной загрузке машин ЗИС-5 мощность двигателя используется лишь на 60—70 проц. В деталях трансмиссии и ходовой части также остается большой запас прочности. Однако, несмотря на неопровержимые факты, многие руководители Сельхозтранса категорически запрещают «перегрузку» автомобиля.

Стахановцы совхозных и колхозных автомобилей доказали, что при правильном техническом уходе за автомашинами эксплуатация их с повышенной нагрузкой вполне допустима, они на практике опровергли «теорию предела».

В этом отношении особое внимание заслуживает опыт автоколонны Омского отделения Союзсовхозтранса. Десять трехтонных автомобилей ЗИС-5 этой автоколонны работали с нагрузкой в

3,5—4 тонны на обобщенных дорогах, перекрывая установленные нормы пробега. В прошлом году в результате их эксплуатации с «перегрузом» было получено свыше 200 тысяч рублей экономии.

Только четыре грузовика этой колонны потребовали капитального ремонта в срок, установленный планом. Два автомобиля, работавшие с нагрузкой в 4 тонны, прошли около 80 тысяч километров без капитального ремонта и смогут пройти без ущерба для своего технического состояния еще 15—20 тысяч километров.

Значительно сократились и расходы на текущий и средний ремонт: по группе машин с нагрузкой в 3 тонны — до 8,32 коп. на каждый пройденный километр, по машинам с нагрузкой в 3,5 тонны — до 8,18 коп., а с нагрузкой в 4 тонны — до 6,76 коп. В среднем затраты на ремонт на каждый километр пробега составили 7,76 коп. против 19,02 коп. по плану.

Многие работники Союзсовхозтранса и Главшипроба утверждали, что повышение нагрузки машины ведет к преждевременному износу резины. Стахановцы омской автоколонны опровергли на деле и это утверждение.

Несмотря на то, что машины автоколонны были снабжены автопокрышками второго сорта, нормы амортизационного пробега резины были перекрыты. Этого удалось добиться благодаря бережному обращению с резиной, систематической проверке ее состояния, наблюдению за давлением в баллонах и охлаждению при эксплуатации в летние месяцы. Все перечисленные меры и профилактический ремонт да-

ли отличные результаты — 124 проц. экономии авторезины.

Существовало также мнение, что перегруз автомобиля вызывает и перерасход бензина. Итоги работы водителей омской автоколонны показали, что и это утверждение не обосновано. Грузовики, работавшие с нормальной нагрузкой в 3 тонны, сэкономили 0,5 проц. бензина, а перевозившие 4 тонны груза — 4,7 проц.

Наркомат автомобильного транспорта РСФСР приступает к внедрению опыта омской автоколонны. С повышенной нагрузкой в ближайшее время будут работать 10 проц. машин всех грузовых парков республике. За их работой устанавливается специальное наблюдение.

На каждом пятитонном автомобиле ЯГ, который переведен на

работу с повышенной нагрузкой, разрешено перевозить до 5,5 тонны, на трехтонном ЗИС-5 до 4 тонны. Сто машин ЗИС-5 смогут перевезти за день столько груза, сколько по существующим нормам перевозят 130 автомобилей.

Грузоподъемность автомобилей может быть повышена также путем применения автоприцепов, взаимной буксировки грузовиков, при помощи жесткой сцепки и оборудования их третьими поддерживающими осями. Шофер-стахановец тов. Витюцкий, работая на автомобиле ЗИС-5 с трехтонным прицепом, убедительно доказал полную возможность использования прицепов на степных дорогах.

Если более чем двухсоттысячная армия шоферов, работающих в сельском хозяйстве, добьется в этом году увеличения выработки автомашины на 25 проц., что вполне реально, то это даст возможность сделать дополнительно полтора миллиарда тонно-километров. Такой рост грузооборота равносителен увеличению автопарка сельского хозяйства на 50 тысяч грузовых автомобилей.

Работники автотранспорта должны включиться в предуборочное соревнование по важнейшим основным показателям: увеличению ежегодной выработки автомашин, бесперебойной разгрузке комбайнов на ходу, вывозу урожая и сдаче его государству вовремя и без потерь.

Успешное проведение уборки урожая обеспечит дальнейший рост обороноспособности нашей страны, еще большее укрепление колхозного строя, рост зажиточности колхозников.



Колхоз «Красный кооператор» (Ивановского района, Курской области), участник ВСХВ 1939 г., награжден Главшпробом дипломом второй степени, пятью тысячами рублей и мотоциклом. На снимке: председатель колхоза Ф. И. Зиборов получает мотоцикл в магазине Металлообслуживания. Справа — механик магазина П. С. Афанасьев  
Фото Н. Огневкова