



М — а й 1 9 6 1

№ 5

За рулём



В этом номере:

ШИРЕ ДОРОГУ ПРОКАТУ И ТАКСИ

МОТОЦИКЛОСТРОИТЕЛИ — СЪЕЗДУ

ТУЛА ЛЮБИТ МОРЕ

ДОСААФ И ПОДГОТОВКА МЕХАНИЗАТОРОВ

ДИСКУССИЯ ОКОНЧЕНА

МНОГОДНЕВКА СТАНОВИТСЯ СЛОЖНЕЕ

ВЕСЕННИЕ СТАРТЫ СПАРТАКИАДЫ

ВЫСТАВКА РАССКАЗЫВАЕТ

«ЗАПОРОЖЕЦ» ВЫПУСКАЕТСЯ СЕРИЙНО

ОТ БАЛТИКИ ДО ПАМИРА НА МОТОЦИКЛАХ

ДВОЕ НА МОТОЦИКЛЕ

КАК ПРОЕХАТЬ ПЕРЕКРЕСТОКИ

УСПЕХИ НАШИХ ДРУЗЕЙ

ЛОДКА ДВИЖЕТСЯ... ПО СУШЕ

СКОРОСТЬ 800 КМ/ЧАС



В Ереване состоялась большая мотокросс, посвященный Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта (стр. 10). На снимке: участники соревнования преодолевают брод.

Фото А. Мурадяна.

Московский горком ДОСААФ провел 4-й смотр-конкурс работ первичных организаций ДОСААФ столицы по созданию и расширению материально-технической базы. Среди лучших работ, представленных на выставке, значительное место заняли изготовленные руками досафовцев наглядные пособия и устройства для подготовки водителей автомобилей и мотоциклов.

На снимке: у одного из столов выставки.

Фото К. Митрофанова.



На трассе соревнований по фигурному вождению на первенство Москвы (стр. 11).

Фото В. Хватова.



СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Советский народ уверенно идет к самому высокому в мире жизненному уровню. Все, что делается в нашей стране: строительство новых заводов и электростанций, увеличение выпуска продукции земледелия и животноводства, развитие науки и техники, культуры и искусства — все это делается для человека, для его блага и счастья. Более полное удовлетворение растущих материальных и духовных потребностей трудящихся — главная цель социалистического общества, объективная закономерность социалистического способа производства.

Вот почему экономическое соревнование, которое все шире развертывается между социалистической и капиталистической системами, не является для нас самоцелью. Если мы сейчас сравниваем наше достижение с уровнем США, то это потому, что их уровень означает высший предел, которого смогло достичь общество при капитализме. Советский Союз в своем бурном развитии скоро перешагнет этот рубеж, чтобы затем еще быстрее двигаться по пути к коммунизму.

Уже в 1965 году СССР превзойдет США по общему объему производства, а примерно в 1970 году — и по выпуску продукции на душу населения. Среднегодовой темп прироста продукции промышленности у нас в пять раз выше, чем в США.

Важно подчеркнуть, что Советский Союз быстро догоняет или уже превосходит США по наиболее важным отраслям производства. Так, СССР производит в 4 раза больше станков, чем США. Советский Союз опередит США по выпуску руды, угля и т. д. Наша страна стремительно приближается к тому, чтобы занять первое место в мировой экономике.

Но по ряду отраслей США находятся впереди. К таким отраслям относятся, например, автомобилестроение и, прежде всего, выпуск легковых автомобилей. Действительно, США имеют самую мощную в мире автомобильную промышленность, которая способна выпускать миллионы автомобилей.

В связи с тем, что соотношение показателей выпуска продукции СССР и США по ведущим отраслям производства постепенно изменяется в пользу СССР, американские буржуазные пропагандисты все чаще стали прибегать к своему излюбленному приему дезинформации, определяя уровень жизни людей в наших странах по масштабам производства легковых автомобилей. Но это — попытки с негодными средствами, так как производство и использование легковых автомобилей в СССР и в США основано на различных принципах.

Для автомобильной промышленности США, впрочем, как и для всей капиталистической экономики, характерна анархия производства, господство ничем не ограничиваемых частно-собственных интересов устремлений. Крупные автомобильные концерны «Форд», «Дженерал моторс», «Крайслер», ожесточенно конкурируя между собой, увеличивают выпуск продукции, не считаясь с потребностью населения в автомобилях. По признанию американской печати, к концу 1960 года на складах скопилось свыше миллиона непроданных автомобилей.

Анархия производства легковых машин дополняет анархия их использования. Достаточно сказать, что появление большого количества автомобилей на улицах городов уже сейчас во многих случаях приводит к тому, что автомобиль в этих условиях не только сам стал терять значение быстрого и удобного транспортного средства, но и явился основным виновником снижения эффективности другого городского транспорта.

Все это свидетельствует о том, что в капиталистических странах, имеющих развитое автомобилестроение, не вполне разумно растрачивается огромное количество человеческой энергии, средств, материалов. Эти ресурсы в других условиях могли принести гораздо больше пользы людям.

Потому мы, соревнуясь с США, тем не менее не собираемся тягаться с ними сейчас в производстве все большего количества машин. Советское легковое автомобилестроение и использование легкового транспорта подчинено другим экономическим законам и будет развиваться иным путем.

Советский автомобильный транспорт, как и другие отрасли нашего народного хозяйства, развивается на основе государственного плана. Наша промышленность полностью удовлетворяет запросы страны в грузовых автомобилях и такие удовлетворяет запросы в производстве легковых автомобилей. В 1960 году было выпущено больше полутора миллиона машин, из них 139 000 легковых, 11% к выпуску 1959 года.

У нас наметились уже и вполне рациональные формы использования легкового автомобильного транспорта. За последние годы все более широкое развитие получают таксомоторные парки. Ныне машину с «шахматной» полоской на кузове можно встретить всюду. С 1 января 1961 года плата за километр проезда в этих машинах снижена приблизительно на 25%. Это сделало такси еще более доступным.

В 1960 году в стране открылось большое количество государственных пунктов проката легковых машин. Только на Украине они появились еще в 42 городах. На прокатной базе каждый человек за умеренную плату может получить в свое распоряжение вполне подготовленный и эксплуатируемый автомобиль, имея лишь минимальные расходы на услуги прокатных баз для кратковременных поездок. Многие же, взяв машину на более продолжительный срок, проводят в увлекательных туристских поездках весь свой отпуск.

Наряду с прокатом автомобилей сейчас подготавливается решение вопроса об открытии пунктов проката мотоциклов, мотороллеров. Это позволит еще лучше удовлетворять запросы советских людей, особенно молодежи, которая проявляет к этим видам техники повышенный интерес.

Новая форма обслуживания населения легковым автомобильным транспортом находит живой отклик у широкого слоя трудящихся, и в этом нет ничего удивительного. Ведь человеку, прибегающему к услугам проката, ни до поездки, ни после нее не нужно заботиться об уходе, ремонте, гаражном хранении автомобиля.

Использование легковых автомобилей через таксипарки и прокатные базы позволяет более рационально организовать обслуживание населения. При этом относительно небольшим количеством легковых автомобилей можно удовлетворять запросы широкого круга советских людей. Новый порядок полнее отвечает интересам как общества в целом, так каждого гражданина в отдельности. При меньших затратах материальных ресурсов он дает значительно больший эффект.

Но в этом полезном и весьма перспективном деле имеются еще серьезные недостатки, сдерживающие его рост. Количество парков, пунктов, гаражей, обслуживающих население, у нас пока мало. Слаба их техническая оснащенность. На прокатных базах слишком высока аварийность. Имеются серьезные недостатки организационного характера.

Общественным формам использования легковых машин принадлежит большое будущее. Необходимость их развития подчеркнута в Постановлении июньского Пленума ЦК КПС С. неоднократно в своих выступлениях касался этого вопроса Никита Сергеевич Хрущев. Якая картина нового порядка удовлетворения нужд трудящихся СССР в легковом транспорте была нарисована им в выступлении перед рабочими завода «Шоссон» во время поездки во Францию в 1960 году.

«Развитие легкового автомобильного транспорта, — заявил Н. С. Хрущев, — будет являть у нас в следующем направлении: мы будем увеличивать производство легковых автомобилей, создавая при этом широкую сеть прокатных баз. Будут ли такие гаражи государственным или профсоюзным, или будут принадлежать другим общественным организациям, этого сейчас сказать я не могу. Но дело будет поставлено так: когда кому-либо будет нужна машина, он придет в гараж, возьмет напрокат машину и поедет, куда ему требуется.

...При таком порядке пользования легковыми машинами нам потребуется, очевидно, в 10 или 15 раз меньше машин, чем если бы мы каждого стремились обеспечить личной машиной. Поэтому мы считаем неразумным иметь излишек много легковых автомашин. Частно-собственное капиталистическое направление использования легковых автомашин для нас не подходит. Мы будем вносить в обслуживание населения социалистический метод».

Премуднейшее развитие легкового автомобильного транспорта общественного пользования, как типично социалистического метода обслуживания населения, — вот наиболее верный и экономичный путь удовлетворения все возрастающих потребностей советских людей в легковых автомобилях.