

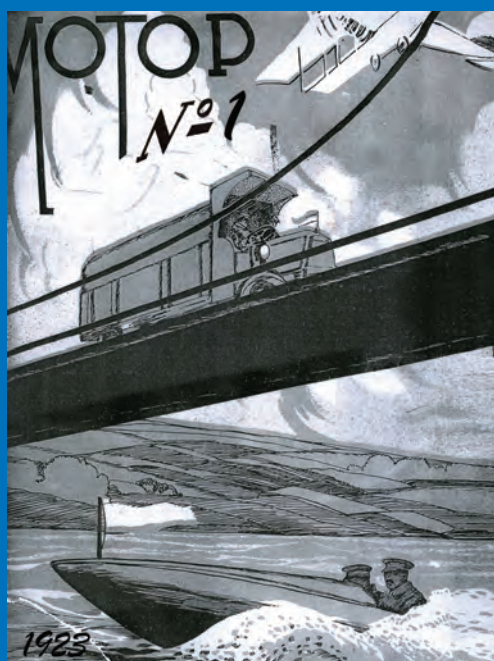


АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

журнал издаётся
с 1923 года

№ 1 2018

www.transport-at.ru



95 лет

В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

ежемесячный иллюстрированный научно-технический
журнал издается с 1923 года

СОДЕРЖАНИЕ: № 1 2018



АКТУАЛЬНО

Об уставе автомобильного транспорта
общего пользования 2

Автомобильное хозяйство в СССР 8

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Автомобильные перевозки на магистрали
Москва-Симферополь 10

ВЫЕЗДНАЯ РЕДАКЦИЯ

Развитие автомобильного транспорта
Тувинской автономной области 16

Перевозки пассажиров в Тюменской области 18

Развитие пассажирских перевозок в
Горьковской области 19

АСМАП – МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Ленинград – София 20

Координация автотранспортников
стран – членов СЭВ 21

Советский автомобильный транспорт
за границей и консулы СССР 23

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Автомобильный транспорт на
перекрытии Енисея 24

Все перевозки строительных грузов –
централизованные 28

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Новая билетная система на пассажирском
транспорте 30

Опыт эксплуатации автомобилей-такси 34

Опыт работы базы проката 36

Линейные сооружения
пассажирского автотранспорта 40

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Улучшить условия движения на
автомагистралях 42

ВЫСТАВКИ

На выставке достижений народного
хозяйства СССР 44

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Новая система подготовки кадров 48

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Автоматическое вождение автомобиля
по заданной траектории 52

ПО КОЛЕЕ БЫЛЫХ ВРЕМЕН

Автомобильный транспорт в годы
Великой Отечественной войны 56

«Самокатка» Кулибина 62

Из прошлого 64

АВТОСПОРТ

Осенний автомобильный кросс 60

КОРОТКО О ВАЖНОМ

7, 27, 39,
41, 51, 55

** Статьи напечатаны с небольшими сокращениями,
фото – из архива редакции журнала
«Автомобильный транспорт»*

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2018 ГОДА!

**Подпишитесь на журнал «Автомобильный транспорт», и Вы будете в курсе
всех событий на автотранспорте в нашей стране и за рубежом**

Подписку можно оформить по каталогам:

Роспечать (индекс – 70036),

Пресса России (индекс – 29489),

а также на сайте редакции «АТ»: www.transport-at.ru



Журналу «Автомобильный транспорт» – 95 лет!

Журнал «Автомобильный транспорт» является в России самым продолжительным периодическим изданием по автотранспортной тематике.

В январе 2018 года журналу «Автомобильный транспорт» исполнилось 95 лет. Первый его номер вышел в 1923 году под названием «Мотор», в 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал называться «Автомобильный транспорт».

Изначально, в 1923 году, редакционным коллективом были определены рубрики, в материалах которых освещалась всесторонняя деятельность работников транспорта. Поставленные в начале XX века цели и задачи перед изданием не потеряли своей актуальности и по настоящее время. Сегодня на страницах журнала «Автомобильный транспорт» по-прежнему рассказывается о развитии автотранспортного комплекса нашей страны, опыте организации грузовых и пассажирских перевозок в различных регионах России, освещаются вопросы безопасности дорожного движения, эксплуатации автомобильной техники, экономики и транспортного законодательства, делаются обзоры автотранспортных выставок.

Доказательством приверженности выбранного пути служит этот выпуск журнала, в котором опубликованы материалы, напечатанные в нашем издании более полувека назад. Постоянные читатели могут убедиться, что статьи прошлых лет сегодня размещены под рубриками, являющимися традиционными для современного издания «Автомобильный транспорт».

Уважаемые коллеги, пролистывая страницы юбилейного номера, вы сможете «окунуться» в атмосферу прошедшей эпохи, ознакомиться из первоисточников с реальными фактами и событиями XX века. Вам предоставляется уникальная возможность соприкоснуться с историей развития автотранспортной отрасли, тесно переплетенной с историей нашего государства.

Этот юбилейный выпуск журнала посвящается всем автомобилистам, которые работали на автомобильном транспорте, низкий поклон им за их нелегкий труд на дорогах нашей страны, в транспортных цехах и ремонтных мастерских. Всем тем, кто продолжает трудиться в этой сфере деятельности, стремится улучшить качество обслуживания пассажиров и обеспечить своевременную доставку грузов в каждый удаленный уголок России. Будущему поколению автомобилистов, чтобы знали и помнили историю автомобильного транспорта, стремились внести свой вклад в его дальнейшее развитие. Коллективу редакций журналов «Мотор», «Автомобиль» и «Автомобильный транспорт», запечатлевших на страницах изданий в течение 95-летнего периода непрерывную связь самоотверженного повседневного труда работников автотранспортной отрасли с важнейшими вехами развития нашей страны.

Редакция журнала «Автомобильный транспорт»

МОТОР

Автомобиль

АВТОМОБИЛЬНЫЙ
транспорт

В настоящее время основным законодательным актом, регулирующим отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, является Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». В советское время в РСФСР грузовые и пассажирские перевозки регулировались Уставом автомобильного транспорта, принятым в январе 1969 года. Вместе с тем обоснование необходимости принятия этого важнейшего документа в автотранспортной отрасли было отражено в журнале «Автомобильный транспорт» еще в 1955 году. Предлагаем читателям ознакомиться с приведенными доводами.

Об уставе автомобильного транспорта общего пользования

Я. Ливьянт



Последние годы характеризуются высокими темпами развития автомобильного транспорта общего пользования. Достаточно сказать, что объем работы автомобильного транспорта общего пользования в 1955 году возрос более чем в 8 раз по тоннам и в 7,5 раза по тонно-километрам по сравнению с 1950 годом.

Значительный рост перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования, повышение его удельного веса в общем объеме работы автотранспорта предопределили новые, более совершенные методы организации перевозок грузов. С каждым годом все больше развиваются централизованные перевозки грузов, осуществляемые автотранспортом общего пользования,

увеличивается количество предприятий, строек и организаций, обслуживаемых им.

Все это обуславливает необходимость новых форм взаимоотношений между автотранспортными организациями, грузоотправителями и грузополучателями. Железнодорожные перевозки, как известно, регулируются Уставом железных дорог СССР, речные – Уставом внутреннего водного транспорта. Воздушные и морские перевозки регулируются Воздушным кодексом СССР и Кодексом торгового мореплавания СССР.

На автомобильном транспорте до настоящего времени взаимоотношения с грузоотправителями и грузополучателями в процессе перевозки регламентируются

только едиными тарифами на перевозку грузов автомобильным транспортом и правилами их применения, которые не охватывают ряда положений, важных для рациональной организации транспортного процесса.

В настоящее время возникает необходимость в специальном Уставе автомобильного транспорта общего пользования СССР, в котором излагались бы основные задачи автотранспорта общего пользования по перевозкам грузов и пассажиров. Устав должен разрешить все вопросы, касающиеся системы планирования перевозок грузов, самого процесса перевозок, взаимной материальной ответственности перевозчика и клиентуры за выполнение государственного плана перевозок, ответственности автотранспортных организаций за целостность и сохранность перевозимых грузов и многие другие.

1

Правильная организация перевозок грузов и пассажиров требует определенной материально-технической базы. Поэтому надо твердо установить, какие устройства и сооружения должны иметь отправители, получатели и автохозяйства для обеспечения рациональной организации перевозок, а также какие сооружения необходимы для обеспечения перевозок пассажиров.

В Уставе должны быть предусмотрены основные требования, предъявляемые к организации погрузочно-разгрузочных пунктов и механизации погрузки-выгрузки.

Значительные затруднения испытывают автотранспортные организации из-за того, что подъездные пути ко многим пунктам погрузки и разгрузки не обеспечивают нормального подъезда и маневрирования автомобилей и, особенно, автопоездов. Предприятия и организации, в ведении которых находятся подъездные пути, необходимо обязать содержать их в исправном состоянии, обеспечить бесперебойное движение подвижного состава в любое время года.

Для заезда транзитных грузов, приема грузов к перевозке мелкими отправлениями, краткосрочного хранения их и подгруппировки по направлениям автотранспортные организации общего пользования должны организовывать грузовые автомобильные станции на выходах к магистральным и автомобильным дорогам, в крупных городах и промышленных центрах, у станций железных дорог, у морских и речных портов и пристаней. Грузовые станции должны иметь подъездные пути и погрузочно-разгрузочные площадки, специализированные по родам грузов, средства механизации для загрузки и разгрузки подвижного состава, а также складские помещения, навесы или открытые площадки для краткосрочного хранения и подгруппировки грузов.

Особое внимание в Уставе необходимо уделить организации перевозок пассажиров; определить обязанности автотранспортных организаций по постройке, оборудованию и содержанию автовокзалов, станций, павильонов и других сооружений, обеспечивающих необходимые удобства для пассажиров.

2

Главной отличительной особенностью организации работы автомобильного транспорта общего пользования является то, что он осуществляет доставку грузов на основе народнохозяйственных планов перевозок для министерств и ведомств-грузоотправителей. Автотранспортные организации Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР не имеют права и не могут принимать по своему усмотрению к перевозке одни грузы и отказывать в приеме других. Организация перевозок «по выбору», исходя из «выгодности», должна быть полностью исключена.

Автотранспортные организации Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР обязаны осуществлять перевозки, которые предусмотрены народнохозяйственным планом. Это положение обязывает грузоотправителей и работников автомобильного транспорта с особой серьезностью относиться к составлению заявок и разработке годовых, квартальных и месячных планов перевозок грузов.

Планирование перевозок грузов для министерств и ведомств-грузоотправителей должно обеспечить удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках грузов, дальнейшее развитие централизованных перевозок грузов в городах, промышленных центрах и по автомобильным дорогам и резкое улучшение за счет этого использования подвижного состава. Важной задачей планирования перевозок грузов является также правильное распределение их между отдельными видами транспорта и переключение на автомобильный транспорт общего пользования короткопробежных и внутри-узловых перевозок железных дорог.

Исходными данными для составления планов перевозок грузов автомобильным транспортом должны служить планы производства, снабжения и товарооборота. Министерства и ведомства-грузоотправители при составлении планов производства, снабжения и товарооборота обязаны учитывать необходимость максимального сокращения транспортных расходов.

Организация планирования перевозок грузов автомобильным транспортом требует выполнения плана по каждому предприятию-грузоотправителю и взаимной материальной ответственности сторон за выполнение плана.

В Уставе автомобильного транспорта общего пользования должна быть изложена система планирования перевозок грузов по отдельным министерствам и ведомствам, установлены сроки представления заявок и порядок утверждения годовых, квартальных и месячных планов на перевозку грузов, а также система и порядок учета выполнения плана.

3

Очень важное значение для рациональной организации работы автомобильного транспорта имеет порядок выполнения погрузочно-разгрузочных работ

на складах грузоотправителей и у получателей. Опыт организации централизованных перевозок свидетельствует о том, что Устав должен предусматривать такой порядок. Погрузку грузов в автомобиль, как правило, производят своими силами и средствами грузоотправители, выгрузку – получатели. На грузовых дворах, станциях железных дорог, в морских и речных портах и на пристанях загрузка и разгрузка автомобилей должна выполняться железными дорогами, портами и пристанями. Только в исключительных случаях автотранспортные организации общего пользования, по согласованию с отправителями и получателями грузов, могут принять на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Это положение должно обеспечить повышение ответственности отправителей и получателей грузов за, рациональное использование подвижного состава, стимулировать максимальную механизацию погрузочно-разгрузочных работ, сокращение времени простоя автомобилей и автопоездов в пунктах погрузки и разгрузки и, как следствие этого, повышение производительности подвижного состава и снижение себестоимости перевозок.

Система и порядок организации погрузочных работ имеют очень важное значение и при решении вопроса о переключении перевозок грузов на короткие расстояния с железной дороги на автомобильный транспорт.

Действующая система цен предусматривает для большинства товаров цены франко вагон станции отправления. Это, по существу, означает, что в отпускную цену товара включена стоимость всех операций по доставке груза от склада поставщика до станции железной дороги в пункте отправления и по погрузке его в вагон.

При этой системе получатель, по существу, дважды оплачивает погрузку грузов на автомобиль: один раз при непосредственном осуществлении этой работы, а другой раз в цене товара (цена франко станция отправления).

Такое положение, бесспорно, создает затруднения для переключения перевозок грузов на короткие расстояния с железной дороги на автомобильный транспорт. Устранение этих затруднений требует пересмотра существующей системы цен. Однако и сейчас уже можно возложить на поставщика обязанность производить погрузку грузов на автомобиль своими средствами и за свой счет. Упорядочение этих вопросов в Уставе автомобильного транспорта будет способствовать развитию междугородных перевозок грузов автотранспортом общего пользования.

4

До настоящего времени нигде не регламентировались сроки доставки грузов автотранспортом, и автотранспортные организации никакой ответственности за них не несут. Между тем своевременная доставка грузов получателям зачастую определяет ритмичность и бесперебойность работы предприятий.



Автопоезд Подольской автоколонны № 28 Московского областного автотреста на магистрали, 1955 г.

В связи с этим Уставом автомобильного транспорта общего пользования должны быть установлены предельные сроки доставки грузов получателям, определяемые в зависимости от расстояния перевозок. При этом на автотранспортные организации следует возложить материальную ответственность за соблюдение этих сроков. Введение в Устав такого положения повысит ответственность автотранспортных организаций за своевременную доставку принятых к перевозке грузов и будет способствовать бесперебойному и ритмичному получению продукции, сырья, топлива и других материалов предприятиями грузополучателей.

5

В настоящее время при перевозке грузов автомобильным транспортом общего пользования обязанности по их приему, сдаче и сопровождению в пути следования несут сами отправители или получатели. Это приводит к тому, что все предприятия и организации, отправляющие и получающие грузы, вынуждены содержать значительный и дорогостоящий аппарат экспедиторов.

Автотранспортные организации Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР должны принять на себя выполнение транспортно-экспедиционных операций, включающих прием грузов от грузоотправителя, сопровождение их в пути и сдачу по счету или количеству мест получателю.

На автотранспортные организации общего пользования следует возложить и сдачу грузов по поручению отправителей для дальнейшего отправления другими видами транспорта, прием грузов с других видов транспорта по поручению получателей и производство расчетов по этим операциям.

Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР должно установить, в каких случаях будут сопровождать грузы шоферы, и разработать перечень грузов, которые обязательно должны сопровождать представители клиентуры.

Организация транспортно-экспедиционной работы в системе Министерства автомобильного транспорта и

шоссе́йных доро́г СССР повысит ответственность работников автотранспорта за прием, сдачу и сопровождение грузов, позволят значительно уменьшить экспедиторский аппарат и сократить транспортные издержки в народном хозяйстве.

6

Исключительно важное значение в работе автомобильного транспорта имеет организация работы подвижного состава, приема и сдачи грузов в две и три смены. Между тем автотранспортные организации зачастую лишены этой возможности в связи с ограниченностью времени работы пунктов приема и отпуска грузов.

В целях повышения производительности автомобилей необходимо предусмотреть в Уставе автомобильного транспорта общего пользования обязанности грузоотправителей и получателей по обеспечению особого или увеличенного времени работы складов, в том числе и в выходные дни. В частности, следует установить, что при перевозках строительных и других массовых грузов отправители и получатели должны обеспечить бесперебойный отпуск и прием их ежедневно, не менее чем в две смены. Причем автотранспортным организациям нужно предоставить право требовать этого и при перевозках других грузов, если это целесообразно по условиям перевозок, а в случае невыполнения такого требования – отказываться от перевозок без выплаты за это каких бы то ни было штрафов.

7

Автомобильный транспорт общего пользования обязан осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа в тесном взаимодействии с железнодорожным, морским и речным транспортом, организуя прямые смешанные железнодорожно-автомобильные, водно-автомобильные и железнодорожно-водно-автомобильные перевозки.

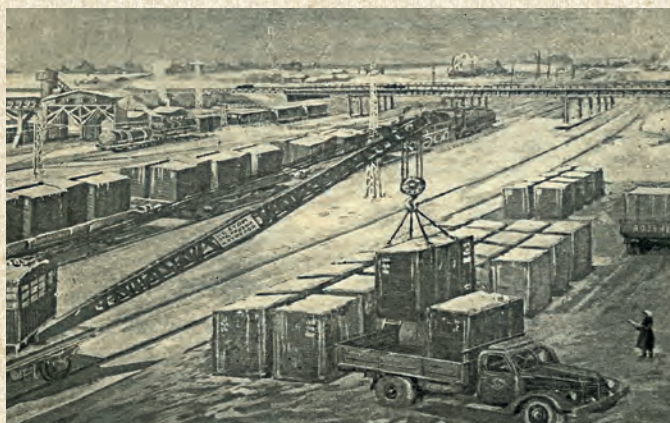
В связи с этим в Уставе автомобильного транспорта общего пользования необходимо обусловить порядок включения автотранспортных организаций в прямое смешанное сообщение с другими видами транспорта, предусмотреть основные положения планирования и

организации этих перевозок, режим работы перевалочных станций, портов и пристаней, порядок расчетов и регламентировать ответственность транспортных организаций, участвующих в смешанном сообщении.

Включение автомобильного транспорта общего пользования в прямое смешанное сообщение дает возможность организовать перевозку грузов от склада отправителя до склада получателя по единому транспортному документу, составляемому на весь путь следования, и освободит грузоотправителей и получателей от выполнения ряда дополнительных операций, связанных с оформлением и передачей грузов и пунктах перевалки.

Участие в прямом смешанном сообщении имеет исключительно важное значение для автомобильных хозяйств системы Министерства автомобильного транспорта и шоссе́йных доро́г СССР, приступивших в этом году в ряде портов и городов к централизованным перевозкам грузов.

В настоящее время грузы в контейнерах перевозятся железными доро́гами только между станциями, открытыми для контейнерных операций. Между тем для своевременного и быстрого продвижения промышленных и продовольственных товаров в пункты потребления необходима такая организация перевозок, при которой контейнеры с грузом смогут быть доставлены не только на станции железных доро́г, но и в районные центры и населенные пункты, находящиеся в стороне от станций железных доро́г. Этот вопрос решается включением автомобильного транспорта общего пользования в прямое смешанное железнодорожно-автомобильное сообщение, причем значительное расширение сети пунктов приема и выдачи грузов в контейнерах может быть достигнуто без капитальных затрат на устройство и оборудование станционных контейнерных площадок. В итоге многие предприятия и организации, расположенные в районных центрах и других населенных пунктах, удаленных от станций железных доро́г, смогут отправлять и получать промышленные товары без тары.



На контейнерной площадке товарной железнодорожной станции, 1954 г.



Автобус ЗИС-155 отправляется в дальний рейс по маршруту Москва – Симферополь, 1955 г.

8

В послевоенные годы высокими темпами развиваются автобусные и таксомоторные перевозки. К концу 1954 года регулярные автобусные перевозки пассажиров осуществлялись уже в 660 городах, а количество пассажиров, перевезенных в автобусах общего пользования, было в пять с лишним раз больше, чем в 1940 году. Парк легковых таксомоторов в 1954 году увеличился в 2,5 раза по сравнению с 1950 годом.

Особенно большое развитие в послевоенные годы получили в нашей стране междугородные автобусные перевозки. К началу этого года общая протяженность междугородных автобусных линий превысила 210 тыс. км.

Широкое развитие автобусных и таксомоторных перевозок требует включения в Устав автомобильного транспорта ряда положений, касающихся их осуществления. В частности, необходимо предусмотреть порядок организации новых автобусных линий городских, пригородных, междугородных, межобластных и межреспубликанских сообщений, организации перевозок пассажиров, разработки и утверждения расписания движения автобусов и маршрутных таксомоторов, регламентировать работу автовокзалов, станций и павильонов. В Уставе должны быть установлены права пассажиров, а также порядок перевозки и хранения багажа.

Все это обеспечит максимальные удобства для пассажиров и повысит культуру их обслуживания.

9

Особое внимание в Уставе автомобильного транспорта общего пользования надо уделить вопросам взаимной ответственности автотранспортных организаций, грузоотправителей и получателей, возникающим в процессе перевозок грузов. Все возрастающее значение автомобильного транспорта общего пользования в народном хозяйстве страны определяет необходимость усилить государственную плановую дисциплину на автотранспорте.

Поскольку работа автотранспортных организаций определяется планом перевозок грузов для министерств

и ведомств-грузоотправителей, в Уставе должна быть строго установлена взаимная материальная ответственность автотранспортных организаций и отправителей за выполнение плана перевозок, определяемая по итогам выполнения месячных планов перевозок.

При этом автотранспортная организация должна отвечать за отказ от перевозки предусмотренного планом груза, а отправитель – за непредъявление груза.

В Уставе должно быть точно обусловлено, в каких случаях и в каких размерах автотранспортная организация и грузоотправитель несут взаимную материальную ответственность за выполнение плана перевозок грузов и когда они освобождаются от этой ответственности.

Как правило, груз должен сопровождать экспедитор автотранспортной организации или шофер. Поэтому ответственность за целостность и сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до сдачи получателю или на другой вид транспорта несет автотранспортная организация. При перевозке особо ценных или специальных грузов автотранспортная организация вправе требовать от клиента проводника для сопровождения груза.

Однако в ряде случаев утрата, порча или повреждение груза могут иметь место по причинам, которые не зависят от автотранспортной организации или которые она не смогла предотвратить. Поэтому необходимо точно определить в каких случаях автотранспортная организация освобождается от ответственности за целостность и сохранность грузов и в каких размерах возмещается ущерб, причиненный отправителю или получателю.

Помимо взаимной материальной ответственности автотранспортных организаций, грузоотправителей и получателей за выполнение плана перевозок и сохранность грузов, в Уставе следует предусмотреть ответственность автотранспортных организаций за просрочку в доставке груза, а также за утрату и повреждение принятого к перевозке или на хранение багажа, ответственность грузоотправителей и получателей за простой подвижного состава в пунктах погрузки и разгрузки сверх установленных норм.

Факты, являющиеся основанием для взаимной материальной ответственности сторон, должны фиксироваться актами и предъявлением претензий, порядок составления которых также следует предусмотреть в Уставе.

Устав автомобильного транспорта общего пользования должен стать основным документом, регламентирующим взаимоотношения автотранспортных организаций системы Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР с отправителями и получателями грузов и с другими видами транспорта.



Такси «Победа», 1948 г.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 7, 1955 г.

Хорошо используют автоприцепы

Полное использование бортовых прицепов является эффективным средством повышения грузоподъемности автомобилей, а следовательно, и увеличения объема грузовых перевозок.

Это учли руководителя автоколонны № 14 Тульского облавтогострота и серьезно занялись организацией прицепного хозяйства. Прежде всего покончили с обезличкой, закрепив бортовые прицепы за определенными автомобилями и поручив вождение автопоездов опытным шоферам. Поступающие в автоколонну автомашины используются в первую очередь на автомобилях, работающих с прицепами. Запрещен выезд автомобилей на линию без закрепленных за ними прицепов.

Принятые меры целиком себя оправдали. За семь месяцев работы годовой план по объему перевозки грузов на прицепах автоколонна перевыполнила в четыре раза. Коэффициент использования прицепов составил в среднем за семь месяцев 0,72 при плане 0,57, а в последние месяцы был еще выше: в июне – 0,82, в июле – 0,86.

Прицепы используются главным образом на тракте Тула – Москва. Это обеспечило увеличение среднесуточного пробега на 75,6% против плана. Фактический коэффициент использования пробега прицепов составил 0,93 при плане 0,67.

Количество груза, перевезенного за семь месяцев пятью двухосными прицепами, составляет 12,6% годового плана перевозок, утвержденного для автоколонны в целом.

Благодаря улучшению использования прицепов автоколонна добилась значительного снижения себестоимости перевозок. За семь месяцев работы себестоимость тонно-километра составила 66,47 коп., а в июле 47,34 коп. вместо плановых 99,04 коп.

Следует отметить шоферов И. Степанова, В. Давыдова и А. Исаева, отлично работающих на автомобилях с прицепами. Они зарабатывают до 2700 руб. в месяц каждый.

Дальнейшее улучшение использования прицепов позволит еще больше повысить эксплуатационные и экономические показатели работы автоколонны.

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 10, 1949 г.*

Опытные электромобили

В Научно-исследовательском автомобильном и автомоторном институте (НАМИ) сконструированы и изготовлены опытные электромобили двух типов – грузоподъемностью 0,5 и 1,5 т.

Установленные электромоторы питаются током от аккумуляторных батарей, размещенных под полом кузова. Кабины двухместные. Кузовы фургонного типа могут быть оборудованы для перевозки продуктов, различных товаров и почты.

Испытания электромобилей дали удовлетворительные результаты.

Опубликовано в журнале «Автомобиль» № 2, 1949 г.



Значок «Отличник Министерства автотранспорта РСФСР»



Советом Министров РСФСР утверждено положение о нагрудном значке «Отличник Министерства автотранспорта РСФСР».

Значком отличника награждаются работники системы Министерства автотранспорта РСФСР за образцовую работу, результатом которой явились технические и экономические достижения в работе автотранспорта. Значок присуждается за перевыполнение планов перевозок грузов и пассажиров, увеличение межремонтных пробегов автомобилей и автомобильных шин, экономию бензина, смазочных материалов, запасных частей, за разработку и внедрение в производство изобретений, технических усовершенствований и рационализаторских предложений, за отличную подготовку и повышение квали-

фикации рабочих и инженерно-технических работников автотранспорта и т.п.

Награждение значком производится приказом Министерства автотранспорта РСФСР по представлению начальников главных управлений, управляющих трестами, начальников автоуправлений и начальников городских управлений автотранспорта городов республиканского подчинения.

Награжденные получают преимущественное право на получение жилой площади в домах, принадлежащих предприятию, на получение путевок в санатории за счет предприятия в установленном порядке.

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 1, 1950 г.*

Автотранспортное предприятие – важнейшее звено в организационной структуре транспортной отрасли. О начале пути формирования автомобильного хозяйства в нашей стране рассказывается в статье, опубликованной в журнале «Мотор» девяносто лет назад.

Автомобильное хозяйство в СССР

Г. Макеев

Вопрос восстановления и развития наших автохозяйств был и есть злободневным вопросом для всех автоработников. Стремление объединить свои силы для общей упорной борьбы с хозяйственной разрухой, для обмена опытом, для тесной связи работников всех квалификаций от шофера до инженера – создало автоклубы. Здесь в повседневной кропотливой работе закладывался прочный фундамент для развития автотранспорта, здесь деловая критика выправляла нездоровые уклоны автохозяйств, здесь создавалось общественное мнение о роли автотранспорта в хозяйстве СССР, условий на проектирование дорог, а также правил движения по ним.

Если проанализировать отдельные моменты начала формирования и дальнейшего развития наших автохозяйств, то резко выделяются три периода, особенности которых необходимо отметить.

Первый период

Первый период до 1921 г. – период бессистемного собирания машин – зачастую бесцельное скопление автоимущества отдельными учреждениями. Нельзя было и думать о правильной эксплуатации машин при таких условиях. Стремление использовать машину в хозяйстве было огромно, но, к сожалению, не меньшее было и разочарование хозяйственников, когда эта попытка терпела неудачу. Ввиду того, что учета грузооборота, как мы понимаем теперь, не было – естественно, у многих хозяйственников, при существовавшей тогда напряженной обстановке, сложилось мнение о никчемности и дороговизне грузового автотранспорта.

Этот период может быть отмечен как начало роста гужевого транспорта и вытеснения им грузового автотранспорта; в то же время в широких кругах населения, а также даже у контролирующих правительственных органов на легковой автомобиль начинают смотреть как на предмет роскоши.

Второй период

Второй период до 1927 г. – период подхода к правильной организации автохозяйств. К этому периоду надо отнести реорганизацию руководящих инстанций авто, приведшую в 1921 году к созданию УМТ (Управления механизации и транспорта) и его органов на местах, в этот же период вырастает Московский автоклуб и ряд автоклубов в других промышленных центрах. Сотни жизненных вопросов возникают и разрешаются в стенах автоклубов. Идет самая упорная борьба за укрепление и рост автотранспорта. Организуются автопробеги с привлечением иностранных фирм, появляется новая литература по автоделу, устраиваются всякого рода состязания – все это направлено исключительно по линии возрождения автотранспорта. Начинается подбор машин в хозяйствах, появляются новые машины, возрождается отечественное производство.

Если взять наши крупные автохозяйства, то этот период особенно резко отразился и на самой организации их и в изменении характера и принципов их работы.

Бурный количественный рост (по числу единиц) сменяется очисткой от машин, пришедших в негодность,

– хозяйства оздоравливаются и начинают обновляться. МКХ (Московское коммунальное хозяйство), имевшее в 1922 г. 30 машин, и по слиянии с Мострансом, получившее от него 400 машин, имеет в первое время на ходу лишь 100 машин, после чего начинается подбор и обновление.

В настоящее время транспорт МКХ, избавившись от пришедших в негодность объектов, вырос до 600 машин, имея 160 автобусов и 120 такси.

Кооперативный транспорт, пройдя путь первого периода, вырос из единиц в сотни машин, дойдя в ЛСПО (Ленинградском совете потребительских обществ) с 5 машин до 250 и в МСПО (Московском совете потребительских обществ) с 5 до 115. Аналогично росли и другие автохозяйства. Транспорт Моссельпрома с 7 машин, полученных в 1921 г., в 1926 г. вырастает до 50 единиц за счет обновления машин. Теперь перед этим хозяйством стоит новая задача дальнейшего развития, т.к. целесообразность автотранспорта достаточно им учтена. Транспорт Автопромторга вырос до 2500 единиц, Крымкурса с 40 до 200 единиц. Тот же рост наблюдаем и в целом ряде крупных хозяйств г. Москвы, Ленинграда, Харькова, Киева и др.

Характерен рост транспорта Закавказья и Крыма, особенно первого. Здесь мы наблюдаем почти ту же картину, но в иной форме. Так, например, транспорт Азнефти, выросший с 4 машин в 1920 г. до 664 в 1926 г., построил свою работу в подавляющем большинстве на обслуживании районов (то же и Крым). Местные условия и слабо развитая железнодорожная сеть всю тяжесть работы перекалывают здесь на автотранспорт. Этот период, однако, еще не сломил окончательно предвзятый взгляд на автотранспорт, что нашло свой отклик на съезде инженерно-технических работников ВПСТР (Все-российского производственного союза транспортных рабочих) 15 июня 1927 г.

Здесь было отмечено, что в области развития автотранспорта не все благополучно и имеется налицо ряд неувязок.

1. Несоответствие современного количественного и качественного состояния авто темпу развития.

2. Недостаточно интенсивное обновление автотранспорта путем автостроения и автоимпорта.

3. Отсутствие плановости в автоимпорте.

4. Необеспеченность импортируемых машин запасными частями.

5. Неправильная постановка ремонта автомашин.

6. Отсутствие надлежащего типа и качества гаражей.

7. Несоответствие качества и дороговизна горючих и смазочных материалов и резины и т.п.

Все эти вопросы возникли в процессе практической работы и выдвинуты самой жизнью. Крупные затраты по эксплуатации машин, высокая себестоимость перевезенной тонны груза, сложность учета работы заставили выдвинуть в этот период вопрос о концентрации хозяйств. Заведомо нерентабельные, мелкие хозяйства были лишь пособниками распыления средств и тормозили развитие автотранспорта.

Третий период

С 1927 года начинается третий период – период постановки вопроса автотранспорта, как одного из главных вопросов хозяйства нашей страны.

Хозяйства задаются новыми вопросами, выдвигают новые положения, с учетом опыта предыдущих лет. Теперь уже для всех понятно, что для развития и здоровой работы автотранспорта необходимы и соответствующие условия. Легковая машина – уже не роскошь, а необходимое условие правильной работы наших учреждений. Автобус – не для избранных, а необходимое дополнение к существующим средствам сообщения. Им разрешен вопрос организации связи деловых центров с пригородом и с отдаленными рабочими районами. Использование легковых машин, автобусов и такси уже дает возможность считать, что они с успехом могут заполнять имеющиеся пробелы в наших как местных, так и областных сообщениях.

Особенно это важно в районах, где имеются шоссейные дороги, при слабом развитии железнодорожных путей.

В теперешних, новых условиях по новому стали строиться и хозяйства.

В результате упорной работы из темных неотопливаемых сараев, не имеющих даже подобия гаражей, совершается переход в благоустроенные гаражи. Гаражи МКХ, МСПО, Совнаркома СССР др. оборудуются уже с расчетом на рациональное использование и машин и рабочей силы; здесь мы имеем светлые, теплые помещения с достаточной естественной и искусственной вентиляцией, со специальными установками для раздачи бензина, с помещениями для мойки машин и рядом других удобств. Вместе с этим растет использование как машины, так и парка в целом, уменьшается стоимость тонно-перевозки, уменьшается количество обслуживающего персонала.

По пути концентрации мелких автохозяйств, который привел МСПО к постройке и оборудованию автобазы на 150 машин с мастерскими, рассчитанными на полное их оборудование с целым рядом специальных установок и подсобных устройств, – идут и другие хозяйства. Развертывание автохозяйства НКПС (Народного комиссариата путей сообщения) указывает новый сдвиг в развитии транспорта и еще более закрепляет его позиции. Теперь уже всеми достаточно учтена ценность и роль правильно поставленного ремонта. Пример в этом направлении дал транспорт Закавказья, создав достаточно мощную ремонтную базу – завод, результаты работы которого выявили его целесообразность.

На опыте ряда хозяйств, а отчасти пользуясь принципами организации автодела за границей, МКХ приступило к постройке большого авторемонтного завода, который должен пропускать через свои цеха до 180–200 капитальных ремонтов в год с продолжительностью производства одного капитального ремонта в 2 недели.

Это будет первый опыт специально организованного авторемонтного завода. В этом же направлении ведется работа и НКПС. Такой громадный сдвиг ясно показывает, что кустарничеству и уродованию машин приходит конец.

Новая эра, открытая 1927 годом, выдвинула новые задачи развития автодела. Прежние скромные желания развить отечественное автостроение хотя бы до выпуска сотен единиц, сменила смелая мысль о создании заводов, строящих десятки тысяч машин в год.

Сегодня эта мысль становится реальной, а смелый, невиданный для нас размах – предусмотренной общественной необходимостью.

Опубликовано в журнале
«Мотор» № 4, 1928 г.

Строительство новых автомагистралей и дорог играет важную роль в развитии экономики страны. Немалое значение в обеспечении безопасности дорожного движения играет и их обустройство. Предлагаем ознакомиться с публикацией о магистрали Москва – Симферополь, сданной в эксплуатацию в 1950 году, в которой рассказывается не только о создании необходимых условий для надежного автомобильного движения по автомагистрали, но и организации перевозок грузов и пассажиров в этом направлении.

Автомобильные перевозки на магистрали Москва – Симферополь

Ф. Калабухов, заместитель Министра автомобильного транспорта РСФСР

В 1950 г. была сдана в эксплуатацию автомобильная магистраль Москва – Симферополь протяжением 1400 км. Эта замечательная магистраль пересекает девять областей РСФСР и УССР и соединяет столицу нашей Родины Москву со всесоюзной здравницей – южным берегом Крыма.

Автомагистраль проходит через большие и красивые города, мимо исторических мест – усадьбы Л.Н. Толстого Ясная Поляна и усадьбы И.С. Тургенева Спасское-Лутовиново, по районам, где в недавнем прошлом шли ожесточенные бои с немецко-фашистскими захватчиками.

Строители создали на магистрали все условия для надежного и удобного автомобильного сообщения, оборудовав ее необходимыми техническими сооружениями.

На небольшом расстоянии одна от другой расположены бензинозаправочные станции, обеспечивающие автомобили любым сортом бензина и смазочными материалами. Станции технического обслуживания автомобилей, снабженные первоклассным оборудованием и укомплектованные квалифицированными кадрами, производят техническое обслуживание и путевой ремонт проходящих по магистрали автомобилей всех марок. Для отдыха пассажиров построены хорошо оборудованные гостиницы, а при станциях обслуживания и в ряде других мест имеются рестораны или буфеты.

Новая автомагистраль имеет большое народнохозяйственное значение. Она подняла экономическую значимость многих так называемых глубинных районов, связав их с областными и крупными промышленными центрами страны.

Регулярное пассажирское движение по автомагистрали открыто в конце июля 1950 г. В эксплуатацию были введены десятки комфортабельных автобусов ЗИС-150 и автомобили-такси ЗИС-110. Для создания удобств пассажирам автобусы прямого сообщения Москва – Симферополь оборудованы мягкими креслами с откидными спинками и багажными отделениями.

Кроме прямого сообщения Москва – Симферополь, были открыты межобластные и междугородные автобусные линии Москва – Тула, Тула – Орел, Орел – Курск, Курск – Обоянь – Белгород – Харьков, Харьков – Запо-



Участок автомагистрали

рожье, Харьков – Симферополь, Харьков – Днепропетровск, Москва – Харьков и др. По всей автомагистрали введены единые расписания и графики движения автобусов и таксомоторов, а также единые положения и инструкции для всего обслуживающего персонала.

Эксплуатация магистрали в 1950–1951 гг. выявила большую потребность населения в автобусном и автомобильном пассажирском сообщении на дальние расстояния. Об этом говорит тот факт, что за 1951 г. по магистрали перевезено свыше миллиона пассажиров.

Особенно сильно увеличился объем пассажирских перевозок на межобластных и междугородных лини-



Автозаправочная станция в Обояни (Курская область)



Автобусная станция в Ялте. Автобус отправляется в очередной рейс

ях. На участке Курск – Белгород – Харьков за 9 месяцев 1951 г. перевезено 280 тысяч пассажиров, на участке Тула – Щекино – Павловск – свыше 200 тысяч. Крымский автотрест за 9 месяцев 1951 г. перевез 125 тысяч преимущественно местных пассажиров (в пять раз больше, чем в 1950 г.).

В общем объеме пассажирских перевозок, осуществляемых областными автотрестами, резко повысился удельный вес перевозок по автомагистрали. Так, по Курскому автотресту автобусные перевозки на автомагистрали составили 65% по пассажирам и 85% по пассажиро-километрам к общему объему пассажирских перевозок по тресту; по Тульскому – соответственно 55 и 72%; по Орловскому – 75 и 84%. Характерно, что рост перевозок на магистрали сопровождается значительным повышением производительности работы автобусов. Например, по Тульскому автотресту производительность повысилась на 60%, по Орловскому – на 76%, по Курскому – на 77%. В результате резко снизилась себестоимость перевозок. Так, по Тульскому тресту себестоимость одного пассажиро-километра в среднем за 9 месяцев 1951 г. снизилась с 11,5 коп. до 8,7 коп., а в III квартале, в связи с резким увеличением объема перевозок по магистрали, – до 6,5 коп.

Для удовлетворения возросшей потребности в пассажирских перевозках по магистрали в 1951 г. был значительно увеличен эксплуатационный парк автобусов в Тульском, Орловском, Курском и Крымском автотрестах. Открыты автобусные линии Харьков – Ялта, Симферополь – Запорожье, Орел – Кромы – Тросна, Тула – Плавск – Чернь, Симферополь – Джанкой и другие. Увеличено количество рейсов между Москвой и Харьковом, Харьковом и Симферополем.

Рост пассажирооборота на магистрали объясняется не только быстротой и удобством передвижения в автобусах, но и более низкими тарифами в сравнении с другими видами транспорта. Например, проезд от Курска до Белгорода в автобусе стоит 22 руб. 75 коп., в рабочем поезде – 25 руб. 60 коп., в пассажирском поезде с

плацкартой 49 руб. 50 коп. При этом автобус идет с такой же скоростью, как и пассажирский поезд (проходит все расстояние за 4 часа), а на поездку в рабочем поезде затрачивается в два раза больше времени. Проезд от Харькова до Курска в жестком вагоне с плацкартой стоит 56 руб. 55 коп., а в автобусе 35 руб. 50 коп. при одинаковой продолжительности нахождения в пути. Автобусное сообщение имеет преимущества при поездках не только на небольшие расстояния, но и по всей автомагистрали, от начального до конечного пункта.

Правда, по действующему расписанию время проезда пассажира от Москвы до Симферополя составляет в автобусах 1-го класса 44,5 часа, а в автобусах 2-го класса 47,5 часа, тогда как проезд в пассажирском поезде занимает 44 часа, а в скором 38 часов. Однако доставку пассажиров в Симферополь автобусным транспортом можно ускорить, если отменить остановку в Харькове для ночлега. Эта остановка, предусмотренная ныне действующим расписанием, как показала практика работы, не вызывается интересами пассажиров.

Рациональная организация перевозок на магистрали Москва – Симферополь позволит также лучше координировать работу автобусного и железнодорожного транспорта.

Для того, чтобы сократить время пребывания пассажиров в пути, необходимо так же, как и на железнодорожном транспорте, организовать движение автобусов по плечевому принципу, разделив автомагистраль на тяговые плечи и закрепив за участками автобусы с бригадами шоферов. Расчеты, произведенные ЦНИИАТом, показывают, что наиболее целесообразно разделить автомагистраль Москва – Симферополь на два плеча: Москва – Харьков и Харьков – Симферополь (с продолжением до Ялты).

Движение должно быть организовано следующим образом: из Москвы автобус следует до Харькова и затем, после отдыха шофера, возвращается в Москву, а пассажиры пересекаются на автобус, прибывший из Симферополя (или Ялты) и возвращающийся об-



Работники станции обслуживания в Зеленом Гае осматривают автомобиль дважды героя Советского Союза летчика Аметхана Султана

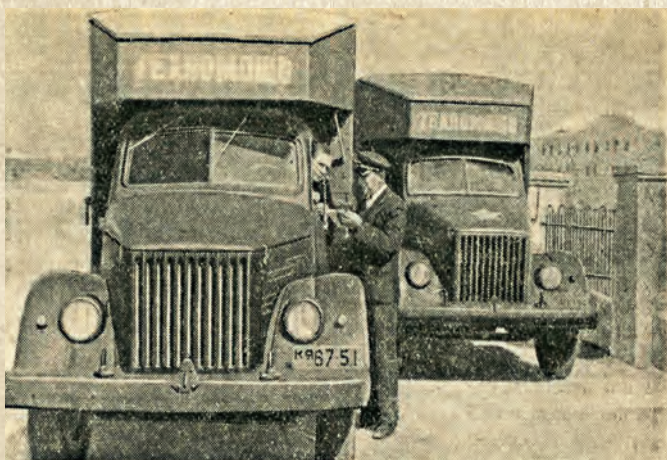
ратно. Движение этих автобусов надо строго согласовать. Тогда пассажиры не будут ощущать неудобств пересадки, так как она будет производиться во время их отдыха в Харькове (в этом случае отдых можно ограничить 1–2 часами), и смогут следовать дальше на тех же местах и в автобусах той же марки. Преимущества такой системы очевидны: улучшатся условия труда шоферов, ускорится оборот автобусов и сократится время пребывания пассажиров в пути. Поскольку движение автобусов на участке Харьков – Симферополь будет осуществляться Крымским автотрестом, созда-

ется возможность продления маршрута до Ялты, так как крымские шоферы хорошо знают горные дороги Крыма.

Такое движение на двух тяговых плечах с продлением маршрута до Ялты было осуществлено в летнем сезоне 1951 г. на автобусах 2-го класса (в распоряжении Крымского автотреста не было автобусов 1-го класса). При этом, из-за отсутствия в Харькове, приходилось делать остановку для ночлега в Мценске и Зеленом Гае, что снижало эффективность такой организации перевозок.

В настоящее время Крымский автотрест заканчивает оборудование части своих автобусов, работающих на магистрали, мягкими откидными креслами. Это позволит в летнем сезоне 1952 г. организовать работу автобусов 1-го класса на двух плечах: часть автобусов 1-го класса можно будет пропускать без ночной стоянки в Харькове, а для автобусов 2-го класса установить ночную стоянку в Харькове, отказавшись от таких стоянок в Мценске и Зеленом Гае.

По такому же принципу двуплечевой работы следует организовать движение легковых такси, что было сделано в 1951 г. лишь в виде опыта. Если в настоящее время проезд на автомобиле-такси ЗИС-110 от Москвы до Симферополя занимает 32 часа, то при двуплечевой работе без ночной стоянки в Харькове можно (при некотором изменении скоростей движения на отдельных участках) сократить это время до 24 часов. Двуплечевая работа даст возможность продлить маршрут автомобилей-такси до Южного берега Крыма и, следовательно, полностью использовать преимущества таксомоторного транспорта, позволяющего осуществлять перевозку пассажиров «от двери до двери». В этом случае может быть обеспечено заполнение такси пассажирами в обоих направлениях. Частично осуществленная в 1951 г. двуплечевая система организации движения автобусов и такси полностью себя оправдала и обеспечила улучшение обслуживания пассажиров.



Автомобили скорой технической помощи перед выездом на участок магистрали, обслуживаемый Крымским автотрестом



Гостиница при Симферопольской станции обслуживания автомобилей Крымского автотреста



Станция технического обслуживания автомобилей и гостиница на автомагистрали Москва – Симферополь

В 1951 г. для лучшего обслуживания пассажиров построены автостанции в Орле, Курске, Белгороде и начато строительство таких же станций в Туле и Серпухове. В Симферополе построена станция технического обслуживания, в Ялте организован профилактический пункт. Все автостанции снабжены необходимым количеством запасных частей, ремонтно-техническими материалами, оборудованием и инструментом.

Строительство автомагистралей большой протяженности открывает новый этап в развитии не только пассажирских, но и грузовых автомобильных перевозок. Правильно организованные перевозки грузов на автомагистралях большого протяжения дают огромный экономический эффект.

Известно, что при среднем расстоянии перевозок в 13–16 км, характерном для преобладающей части автомобильного парка страны, автомобиль находится в движении только 40–50% времени пребывания на линии (в наряде), а остальное время простаивает под погрузкой и разгрузкой. Даже при рациональной организации погрузо-разгрузочных работ автомобиль, работающий на коротком плече, не менее 40% времени находится под погрузкой и разгрузкой.

Увеличение расстояния перевозки позволит сократить простой автомобиля под погрузкой и разгрузкой и увеличить время его нахождения в движении. Средняя техническая скорость автомобилей на магистрали равна 45–50 км/час, тогда как по ныне действующим нормативам она составляет 18–20 км/час в городе и 26–30 км/час за городом. Отсюда ясно, что за то же время автомобиль на автомагистрали может пройти значительно больше

километров, а следовательно, и выработать больше тонно-километров.

Степень полезного использования пробега грузовых автомобилей на магистрали значительно выше, чем на коротком плече работы, поэтому и производительность их также возрастает. Так, шофер-стахановец Крымского автотреста т. Шабашов, перевозя фрукты из Крыма в Москву на автомобиле ЗИС-150 с трехтонным прицепом, выработывал до 1800–2000 т-км в день, что в 3–4 раза превышает показатели его работы в обычных условиях.

Высокая производительность автомобилей на автомагистрали дает возможность значительно снизить себестоимость перевозок. По произведенным Крымским автотрестом подсчетам, себестоимость тонно-километра при перевозке овощей и фруктов из Крыма в Москву составила 30–35 коп. на автомобиле ЗИС-150 без прицепа и 26–30 коп. на автомобиле с прицепом, что в 2,5 раза ниже себестоимости перевозок в обычных условиях на том же автомобиле.

В 1951 г. Крымским автотрестом и Управлением грузового автотранспорта Мосгорисполкома было перевезено около шести тысяч тонн овощей и фруктов из Крыма в Москву. Не меньшее количество перевезли и другие автотранспортные организации (Союзторгтранс, Союзсовхозтранс, Союззаготтранс). Однако это лишь начало большой работы по развитию грузовых перевозок по автомагистрали на дальние расстояния.

В увеличении объема таких перевозок по магистрали заинтересованы не только автотранспортные организации (которые при этом достигают значительного повышения производительности подвижного состава и сни-



Посадка в автобус, отправляющийся из Москвы в Симферополь

жения себестоимости перевозок), но и не в меньшей степени грузовладельцы, поскольку автомобильные перевозки в этом случае имеют значительные преимущества перед железнодорожными.

Известно, что перевозки ценных, скоропортящихся и мелко партионных грузов являются смешанными автомобильно-железнодорожными перевозками. Такого рода перевозки требуют многократной погрузки и разгрузки, которая влечет за собой повышение стоимости транспортировки груза и ухудшает его качество.

При перевозке скоропортящихся грузов большое значение имеет срок их доставки. Выборочная проверка отчетных данных показывает, что доставка фруктов из Крыма в Москву на автомобиле производится в три раза быстрее, чем по железной дороге (примерное соотношение 65 и 200 часов).

Важнейшее преимущество автотранспорта, заключающееся в доставке груза «от двери до двери», в данном случае полностью реализуется; доставка осуществляется без какой-либо перегрузки в пути, в результате чего резко снижаются потери и порча груза. Так, если потери и порча при доставке овощей и фруктов железнодорожным транспортом составляет 3–5%, то при перевозке на автомобиле только 0,8%.

Значительному расширению грузовых перевозок на автомагистрали, которое вполне возможно уже в ближайшее время, весьма способствовало бы установление исключительных (поощрительных) тарифов, поскольку действующие ныне тарифы на большие расстояния весьма высоки.

В скором времени Министерству автомобильного транспорта РСФСР предстоит организовать перевозки на дальнее расстояние на других направлениях. Чтобы обеспечить еще более эффективное использование подвижного состава и высококультурное обслуживание пассажиров, необходимо учесть первый опыт работы на автомагистрали Москва – Симферополь.

В работе автомобильных хозяйств, обслуживающих автомагистраль, в 1951 г. было много серьезных недо-

статков: нарушения графика движения автобусов, вызванные остановками их в пути из-за технических неисправностей, случаи опоздания автобусов при выходе в рейс даже с начальной станции, нарушения трудовой дисциплины отдельными работниками службы движения на автомагистрали.

В этом году необходимо добиться образцовой организации движения, слаженной работы всех участков.

В 1952 г. будет значительно пополнен автобусный парк, открыты новые линии и увеличено движение на основных участках магистрали. С целью сокращения времени нахождения в пути намечено значительно расширить двуплечевое движение. По этому принципу должны работать все автобусы на линии Москва – Ялта.

Целесообразно пересмотреть и организацию движения легковых такси. Необходимо, чтобы маршрутные такси на всех участках магистрали работали по твердому расписанию. Отправление автомобиля-такси с любого пункта не должно быть связано со степенью его загрузки. В то же время надо обеспечить такую организацию движения, чтобы пассажир имел возможность прямо от квартиры проехать в такси до санатория любого города Крыма. В этом году необходимо организовать межобластное таксомоторное сообщение с использова-



Шоферы автобусов, курсирующих по автомагистрали, одеты в специальную форму



На автомагистрали Москва – Симферополь. Автобус на станции Зеленый Гай

нием автомобилей М-20 «Победа», при соответствующем пересмотре тарифов.

Основным видом пассажирского сообщения на автомагистрали является местное (межобластное и междугородное) сообщение, и поэтому ему должно быть уделено особое внимание. Это вызывается еще и тем, что транзитное сообщение с окончанием летнего сезона значительно сокращается, а пассажиропотоки в местном сообщении остаются почти стабильными на протяжении всего года. Объяснять слабое развитие местных перевозок отсутствием достаточных пассажиропотоков не приходится. В настоящее время объем пассажирских перевозок на отдельных участках лимитируется количеством автобусов. Потребность же в автобусном транспорте, в связи с непрерывным ростом материально-культурного уровня трудящихся, из года в год возрастает.

Чтобы создать максимальные удобства для жителей небольших населенных пунктов, расположенных на автомагистрали и вблизи нее, необходимо организовать продажу билетов на всех бензозаправочных станциях, станциях обслуживания и в других промежуточных пунктах; в отдельных случаях билеты должны продавать сами шоферы. Понятно, что при этом потребуются усилить контроль за работой автобусов, но зато значительно повысится рентабельность автобусного парка.

Большое развитие должны получить автобусные маршруты, связывающие глубинные районы с областными центрами и населенными пунктами, находящимися на магистрали.

Для улучшения обслуживания транзитных пассажиров Министерством автомобильного транспорта РСФСР в этом году будут приняты меры к расширению гостиниц

в Мценске, Зеленом Гае и Симферополе, достройке автостанций в Симферополе, Туле и Серпухове, а также к постройке в ряде городов новых павильонов. Но все это еще не решает полностью задачи улучшения обслуживания пассажиров. Крайне необходимо ускорить строительство автовокзала, гостиницы и станции технического обслуживания автомобилей в Харькове и построить хотя бы небольшие гостиницы в Курске и Новомосковске.

Пассажиры справедливо жалуются на неудовлетворительную работу ресторанов и буфетов на автомагистрали. Из-за неповоротливости работников торговых предприятий в ресторанах и буфетах часто отсутствуют самые необходимые продукты. Пища готовится невкусно и нередко даже из продуктов низкого качества.

Все эти недостатки являются результатом того, что Министерство торговли СССР и, в частности, его Главное управление ресторанов юга мало интересуется работой торговых предприятий на автомагистрали. Работники торговых организаций должны более внимательно относиться к запросам пассажиров.

По автомагистрали ежедневно проходят тысячи автомобилей. Несмотря на то, что здесь имеется достаточное количество бензозаправочных станций, многие организации, отправляя автомобили в дальний рейс, грузят на них бочки с бензином.

Это объясняется тем, что по существующему порядку приобрести бензин в другом районе можно лишь по так называемым «открытым листам», которые выдает «Главнефесбыт». Чтобы получить «открытый лист», надо обращаться в «Главнефесбыт» через его местную контору. При срочной поездке невозможно ждать, когда придет «открытый лист» из Москвы. Вот почему шоферы, отправляясь в дальний рейс, вынуждены брать бочки с бензином для заправки автомобилей в пути.

Необходимо изменить порядок получения бензина. Следовало бы предоставить конторам Главнефесбыта тех областей, через которые проходит автомагистраль, право самим выдавать «открытые листы», причем желательно, чтобы плата за бензин вносилась при получении «открытого листа», а не наличными деньгами на месте заправки автомобиля. Бензозаправочная станция может отчитываться в израсходовании бензина талонами «открытых листов» по месту расположения. Такой порядок снабжения бензином в пути позволит повысить использование грузоподъемности автомобилей и сократить потери бензина.

Почетной задачей всех работников автотранспорта является образцовая организация движения по магистрали и культурное обслуживание трудящихся, пользующихся этим замечательным сооружением.

*Статья опубликована в журнале
«Автомобиль» № 1, 1952 г.*

В настоящее время одной из основных рубрик журнала является «Выездная редакция», в материалах которой рассказывается о положении дел в сфере автомобильного транспорта на уровне российских регионов, муниципалитетов или отдельных предприятий. Такая традиция коллективом редакции была заложена издавна, о чем свидетельствуют статьи, опубликованные в журналах «Автомобиль» и «Автомобильный транспорт» в середине прошлого века.

Развитие автомобильного транспорта Тувинской автономной области

Л. Тульчинский

В октябре прошлого года исполнилось десятилетие Тувинской автономной области.¹ За этот короткий срок трудящиеся Тувы достигли значительных успехов в хозяйственном и культурном строительстве, преобразовании своего края. Наряду с развитием всех отраслей народного хозяйства здесь заново создан автомобильный транспорт и построены современные шоссейные дороги.

Трудно переоценить значение автомобильного транспорта для развития экономики и культуры Тувы, раскинувшейся на 171 тыс. км² в лесных, лесостепных и полупустынных районах. Достаточно сказать, что от областного центра Кызыла до железнодорожной станции Абакан – 450 км, а от Кызыла до отдаленных сумонов (сельсоветов) Монгун-Тайгинского района – более 800 км.

В целях оснащения автохозяйств в Тувинскую автономную область были направлены грузовые и легковые автомобили и автобусы современных конструк-

ций. Подвижной состав областного управления автомобильного транспорта и шоссейных дорог увеличился за десять лет (с 1944 по 1954 год) почти в восемь раз. Для снабжения автотранспорта топливом и смазочными материалами во многих пунктах Тувы были созданы нефтебазы, десятки автобензоцистерн регулярно доставляют сюда нефтепродукты. На основной автомобильной магистрали – Усинском тракте, а также других дорогах организованы пункты технической помощи, обслуживающие проходящий транспорт, и так называемые «заезжие» для шоферов и пассажиров.



Столица Тувинской автономной области Кызыл

¹Тува 11 октября 1944 года вошла в состав Советского Союза на правах автономной области, непосредственно подчиненной правительству РСФСР.

В 1951 году Тувинская автономная область была включена в перечень местностей, в которых заработная плата шоферов всех видов автотранспорта, а также кондукторов автобусов повышена на 20% против ставок заработной платы в других местностях.

В настоящее время здесь созданы и успешно работают Кызылская, Чаданская, Актотракская, Кызыл-Мажалыкская и другие автотранспортные конторы. В автохозяйствах выросли десятки передовых людей – шоферов, слесарей, диспетчеров и других работников.

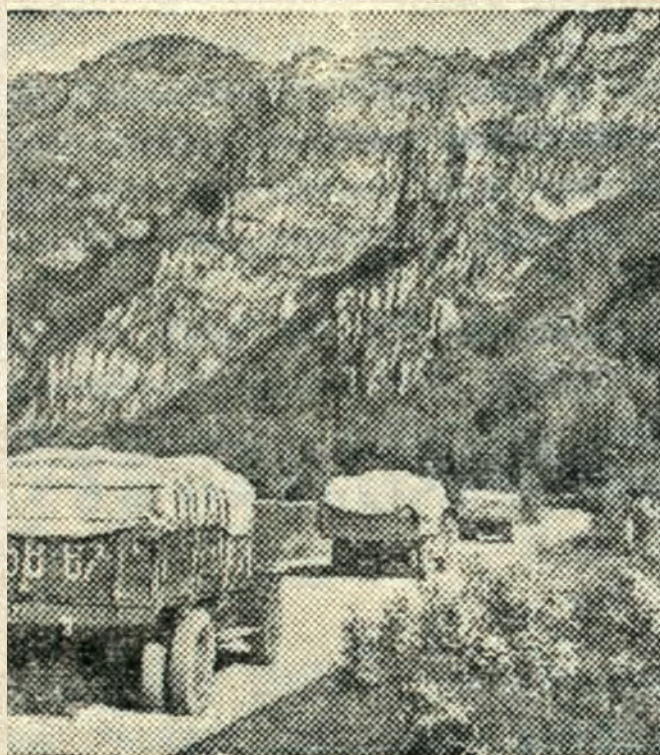
Из года в год повышаются основные производственные и экономические показатели работы автомобильного парка Тувинского областного управления автотранспорта и шоссейных дорог. Объем грузовых перевозок увеличится в шесть раз, а пассажирских – в пять раз по сравнению с 1945 годом. План себестоимости автобусных перевозок, не выполнявшийся в течение ряда лет, в 1953 году был выполнен, себестоимость же грузовых перевозок ниже плановой. Рентабельная работа автотранспорта обеспечила увеличение платежей в бюджет по отчислениям от прибылей. За 1945–1954 годы внесено в бюджет на хозяйственное и культурное развитие автономной области 5,5 млн руб.

Много внимания в автономной области уделяется удовлетворению нужд населения в пассажирских перевозках. Только за десять месяцев 1954 года автобусным парком перевезено пассажиров в 14 раз больше, чем за весь 1949 год. Регулярно курсируют по маршрутам Кызыл – Абакан, Кызыл – Актотрак, Кызыл – Бай-Хак, Кызыл – Сарыг-Сеп и другим автобусы ЗИС-155 и ПАЗ-651.

Но в автохозяйствах автономной области есть еще много неиспользованных резервов. Одной из причин недостаточной рентабельности работы грузовых и легковых такси являются частые их простои, главным образом из-за технической неисправности или недостатка запасных частей для ремонта. В таксомоторном парке все еще имеются потери и непроизводительные затраты топлива и смазочных материалов. Немало случаев небрежного отношения отдельных шоферов (особенно такси) к сохранению подвижного состава. Устранение этих недостатков значительно повысит рентабельность автотранспорта.

В настоящее время назрела необходимость организации регулярного таксомоторного сообщения на трассе Кызыл – Абакан, что даст возможность полнее и рациональнее использовать легковой таксомоторный парк и повысить его рентабельность.

Для улучшения работы автопарка автономной области необходимо расширить базу для капитального и текущего ремонта автомобилей. Имеющаяся авторемонтная мастерская в Кызыле не удовлетворяет возросших потребностей автохозяйств.



На Усинском тракте, соединяющем Кызыл с железнодорожной станцией Абакан

Потребность в ремонтной базе может быть до некоторой степени удовлетворена быстрее введением в эксплуатацию строящегося ремонтно-механического завода, а также расширением и реконструкцией Кызылской авторемонтной мастерской.

Рост автомобильного парка, увеличение скорости движения и грузоподъемности автомобилей вызвали необходимость строительства шоссейных дорог и коренной реконструкции существовавших гравийных и других дорог.

За годы советской власти в Тувинской автономной области создана разветвленная сеть автомобильных дорог, связывающих в один экономический комплекс районы с областным центром, обеспечивающих связь между населенными пунктами, промышленными, сельскохозяйственными, административными и культурными центрами области. Протяженность дорог, как шоссейных, так и улучшенных гравийных и грунтовых, увеличилась по сравнению с 1944 годом более чем в два раза.

Тува давно перестала быть краем, отрезанным от всего мира. Воздушные, водные пути и шоссейные магистрали связывают теперь Тувинскую автономную область с крупными промышленными и культурными центрами РСФСР и других республик.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 1, 1955 г.

Перевозки пассажиров в Тюменской области

Р. Автократов

С момента создания в Тюмени пассажирского автотранспортного хозяйства началась систематическая работа по улучшению пассажирских перевозок. Пассажирским автохозяйствам уделялось особое внимание в части снабжения, для них тщательно подбирались кадры шоферов и инженерно-технические кадры, они получили лучшие гаражи. Только за последние два года объем перевозок пассажиров в Тюменской области увеличился более чем вдвое.

Сеть пассажирских сообщений охвачена почти вся область. Примером повышения технической оснащенности, культуры производства может служить Тюменская пассажирская автотранспортная контора (АТК). Руководители ее правильно решили, что культура производства начинается с гаража. К началу 1957 г. Тюменская пассажирская АТК насчитывала более 700 работающих, территория ее в 8000 м² заасфальтирована, создан клуб шоферов на 300 мест.

В начале 1957 г. по предложению автотреста Облисполком принял решение, запрещающее перевозку пассажиров на грузовых автомобилях по основным дорогам области. Это мероприятие в сочетании с расширением сети автобусных и грузопассажирских маршрутов, с созданием удобств для пассажиров позволило почти полностью прекратить перевозку людей на грузовых автомобилях. Автохозяйствам удалось добиться известных успехов в улучшении организации междугородных перевозок.

Так, в июле 1957 г. за 33 дня в центре города хозяйственным способом был построен автовокзал с большим кассовым залом, камерой хранения, комнатой матери и ребенка, благоустроенной территорией и летними павильонами.

Если ранее, когда автобусы отправлялись в дальние рейсы с окраины города и не было вокзала, пассажиров едва набиралось на 5 автобусов в сутки, то теперь с Тюменского автовокзала ежедневно отходит по расписанию 45 автобусов и 10–15 отправок делается по различным разовым заказам и в порядке дополнительных рейсов по потребности.

Штат Тюменского автовокзала состоит из начальника, 3 диспетчеров, 9 билетных и багажных кассиров. Содержание их окупается сборами от камеры хранения и предварительной продажи билетов.

Увеличение пассажиропотока заставило провести ряд организационно-технических мероприятий, направленных на повышение культуры обслуживания пассажиров.

В Тюменской пассажирской АТК в течение двух лет безотказно действует телефонная связь, благодаря которой все водители автобусов докладывают с конечных остановок о выполнении заданного графика движения. Шоферы и кондукторы автобусов работают, как правило, бригадами.

С декабря 1957 г. по предложению работников Ялуторовского автохозяйства тт. Дундукова и Мешкова введе-



Тюменский автовокзал

ны «бригады без автобусов». Цель введения таких бригад заключается в ликвидации простоя автобусов во время обеденного перерыва шоферов и кондукторов.

В г. Тюмени каждая такая бригада состоит из 3 шоферов и 3 кондукторов, работающих с 10-часовым режимом и выходным днем через два дня. Это значит, что ежедневно работают два звена, подменяя на час шоферов и кондукторов 20 автобусов. В г. Ялуторовске за январь месяц одно звено «бригады без автобуса» дало дополнительной выручки на 5,5 тыс. руб. Выручка в данном случае – не только финансовый показатель, но и показатель повышения регулярности движения автобусов.

Принятый Верховным Советом СССР Закон о дальнейшем развитии колхозного строя и реорганизации машинно-тракторных станций является программой дальнейшего бурного развития сельского хозяйства. В этой связи одной из важнейших задач автотранспорта общего пользования следует считать развитие пассажирского сообщения между колхозами и районными центрами, городами, станциями железных дорог.

Пассажирские перевозки в этом году возрастут в Тюменской области примерно на 25–30% в сравнении с 1957 г., что даст возможность улучшить автобусное сообщение в городах и рабочих поселках и связать почти все крупные колхозы с административными центрами и железнодорожными узлами.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 5, 1958 г.

Развитие пассажирских автоперевозок в Горьковской области

В. Крюков

Общий объем пассажирских перевозок, осуществляемых Горьковским областотрестом за последние годы, возрос на 177%. В 1947–1948 гг. регулярно действовало шесть автобусных маршрутов общей протяженностью 154 км. В настоящее время имеется 20 автобусных и таксомоторных маршрутов протяженностью 1059 км.

Автобусные маршруты связывают г. Горький с рядом городов и населенных пунктов области, находящихся от областного центра в 100 и более километрах, например, Горький – Арзамас – 120 км, Горький – Воротынец – 145 км.

С помощью автобусов и такси с г. Горьким связаны такие глубинные районные пункты, как Ковернино, Ваца, Сосновское, Ардатов и другие, не имеющие железнодорожной и водной связи. Крупные промышленные центры Горьковской области: города Балахна, Павлово, Арзамас, Бор, Дзержинск – организовали автобусное и таксомоторное сообщение с рабочими поселками Правдинск, Ворсма, Пыра и др.

Для улучшения качества обслуживания пассажиров в г. Горьком и некоторых других городах и районных центрах построены автостанции, которые имеют радио и телефон. В г. Балахне оборудованы два пассажирских павильона для ожидания автобусов.

Организована предварительная продажа билетов на автобусы за несколько дней, для чего места на всех автобусах дальнего следования пронумерованы. Пассажиры имеют возможность заказать билеты по телефону. Кассовая продажа билетов на автобусы производится на автостанциях и на всех конечных пунктах маршрутов.

Движение автобусов по трактам производится строго по расписанию. На отдельных маршрутах, как например, Горький – Константиново, Горький – Чернуха и Горький – Лысково, с конечных станций отправляется до пяти автобусов в день. Для лучшего обслуживания пассажиров



В пути автобус ЗИС-155

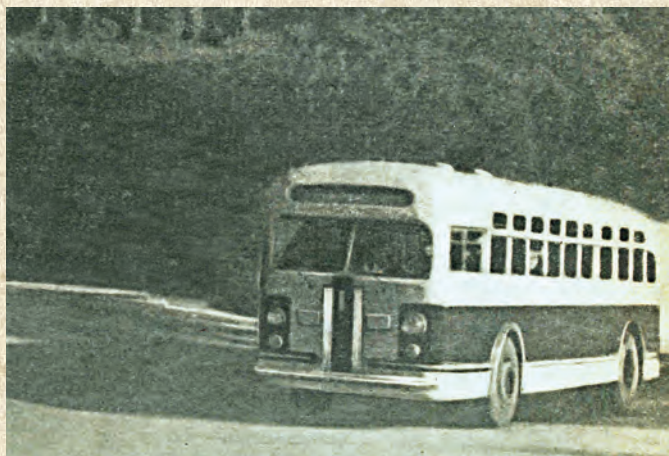
дополнительно, вне расписания, курсируют маршрутные грузо-пассажирские и пассажирские такси. В часы и дни пик на линии выпускаются дополнительные автобусы.

Работники областотреста систематически изучают пассажиропотоки на отдельных маршрутах, что позволяет правильно и оперативно руководить движением автобусов на линиях.

Все эти мероприятия дали возможность областотресту резко улучшить эксплуатационные показатели работы автобусного транспорта и в 1950 г. перевыполнить план по количеству перевезенных пассажиров на 43,6% и по пассажиро-километрам на 12,2%. План платного пробега по легковым такси за год выполнен на 108,5% и по грузо-пассажирским такси на 105,6%.

Перевыполнению плана и достижению высоких эксплуатационных показателей в работе автопарка способствует широко развитое движение шоферов-новаторов. Некоторые из них добились высоких пробегов автобусов без капитального ремонта и перепробега автошин. Так, например, шофер т. Кузнецов на автобусе ГАЗ-03-30 прошел без капитального ремонта 158 тыс. км; пробег автошин составил 44 тыс. км при норме в 21 тыс. км. Таких же высоких показателей по межремонтным пробегам и пробегу автошин добились шоферы тт. Ивлев, Шахов и др.

Перед работниками областотреста стоит задача – организовать движение автобусов на тракте так, чтобы не только прибытие и отправление с конечных пунктов, но и прохождение промежуточных остановок производилось строго по расписанию. Это даст возможность резко улучшить обслуживание пассажиров.



Автобус ЗИС-154 на маршруте

Опубликовано в журнале «Автомобиль» № 4, 1951 г.

В настоящее время международные перевозки грузов и пассажиров считаются «золотым стандартом» автотранспортной отрасли, а водители, выезжающие за рубеж, представляют «лицо» России. Именно в этой сфере деятельности действуют повышенные требования к организации перевозок, современному подвижному составу и подготовке кадров, отвечающие строгим международным нормам. Сегодня в нашей стране большую помощь в осуществлении таких перевозок оказывает Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, созданная в 1974 году. А вот факт первого рейса в международном сообщении был зафиксирован в журнале «Автомобильный транспорт» в 1963 году. В то время было не так много информации о международных перевозках, поэтому читателям будут интересны статьи, опубликованные в журнале «Автомобильный транспорт» вскоре после создания АСМАП.

Ленинград – София

Первый международный рейс ленинградских шоферов

Недавно группа шоферов 11-го грузового парка Ленинграда совершила первый международный рейс по маршруту Ленинград – София. Они доставили в Болгарию книги, в нашу страну привезли швейно-трикотажные изделия.

Вот что рассказал внештатному корреспонденту журнала А. Щелокову бригадир бригады, которой был поручен этот рейс, Петр Яковлевич Приходько.

В бригаду, кроме меня, входили еще 3 человека: А. Кубышкин, И. Клименко и Н. Иванов. Все они опытные шоферы. Мы вместе с ремонтниками тщательно подготовили к дальней поездке тягачи ЗИЛ-164А с полуприцепами-фугонами.

И вот бригада в пути. Нам предстояло проехать 3 тыс. км через Украину, Молдавию, Румынию.

Точно в назначенный срок достигли границы СССР и Румынии. В пограничном пункте, пока шла проверка документов, еще раз осмотрели автопоезда, заправили их топливом и маслом, подтянули ослабевшие гайки. Нас приветливо встречали все, кого мы видели на румынской территории: салютовали сигналами шоферы, улыбались, махали руками крестьяне, рабочие. Мы не имели времени, чтобы задержаться. Отвечая румынским друзьям взмахом руки или кивком головы, вели автомобили дальше к границе Болгарии.

На территории Болгарской Народной Республики под Плевеном мы попали в снежные заносы. Пришлось надевать на колеса цепи противоскольжения. Вскоре остались позади занесенные снегом дороги, и снова под колеса автомобилей легла серая лента асфальта. Километров через 100 остановились на короткий привал, вышли из кабин размяться, покурить. Нас сразу окружили болгарские друзья. То и дело мы слышали ласковое слово: братушки. Болгары обнимали нас, жали руки, приглашали в гости. Нам было приятно слушать из уст простых людей слова любви и дружбы, обращенные к Советскому Союзу.

Болгарские товарищи всеми силами старались помочь нам. Я приведу только два примера проявления братской заботы о нас.

В предгорьях Балкан нас встретил общественный контролер и предупредил, что впереди 20-километровый перевал Чурек. Близилась ночь, и он посоветовал нам провести ее в гостинице, отдохнуть. Мы так и сделали. Утром, как только стало светло, болгарский контролер ознакомил нас с маршрутом, а потом сел в свой автомобиль и поехал впереди. Мы двигались вслед за ним со скоростью 5 км/час. Наши автопоезда прекрасно преодолели подъем. Двигатели тягачей даже не перегрелись.

– Хороши автомобили, – сказал болгарский проводник, тепло прощаясь с нами на седловине перевала Чурек.

И еще один пример. Это произошло в Софии. Мы не сразу смогли найти советское торговое представительство и обратились за разъяснением к двум софийским гражданам. Это были, как видно, муж и жена. Гражданин, извинившись перед женщиной, сел в кабину нашего автомобиля и через несколько минут указал нам дом, в котором размещалось торгпредство. Мы, конечно, тепло поблагодарили его за помощь.

Наш первый международный рейс закончился успешно. Выдержали испытания и шоферы, и автомобили. Сейчас бригада готовится к следующим международным рейсам.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 5, 1963 г.

Новое в регламентации международных автомобильных перевозок

С. Артемьев

Развитие международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов требует повышения безопасности автомобильного движения. Актуальное значение приобретают также вопросы регламентации труда водителей, занятых на этих перевозках. В связи с этим Комитет по внутреннему транспорту Экономической Комиссии для Европы при участии Международной организации труда разработал Европейское соглашение, касающееся работы членов служебного персонала транспортных средств, выполняющих международные автомобильные перевозки.

Автотранспортные организации СССР начинают участвовать в международных автомобильных перевозках

пассажиров и грузов, поэтому полезно ознакомить с основными положениями этого соглашения работников нашего автомобильного транспорта.

Определенный интерес представляет также возможность использовать некоторые из этих положений при международных автомобильных перевозках внутри страны.

Соглашение предусматривает, что при международных перевозках предприятие и водитель должны соблюдать предписания, установленные государственным законодательством в том районе, где обычно работает данный водитель.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 10, 1965 г.

Координация автотранспортников стран – членов СЭВ

А. Куршин, Минавтотранс РСФСР

Значительный вклад в дело дальнейшего развития и укрепления сотрудничества стран – членов СЭВ вносят работники автомобильного транспорта.

В настоящее время успешно реализуется Комплексная программа социалистической экономической интеграции в части, относящейся к автомобильному транспорту, проводится координация развития транспортных связей, заключены соглашения, способствующие дальнейшему развитию международных автомобильных перевозок между странами – членами СЭВ, расширяется научно-техническое сотрудничество на многосторонней и двусторонней основе.

Важное место в разработке и осуществлении интеграционных мероприятий в области автомобильного транспорта занимает Секция № 4 по автомобильному транспорту и шоссейным дорогам Постоянной Комиссии СЭВ по транспорту. В период 1971–1975 гг. основное внимание Секции № 4 было направлено на реализацию в установленные сроки мероприятий Комплексной программы социалистической экономической интеграции, относящихся к автомобильному транспорту и шоссейным дорогам.

Все проводимые Секцией № 4 ПКТ СЭВ мероприятия, в области автомобильного транспорта, можно подразделить на два направления: создание необходимых условий и предпосылок для развития международных автомобильных перевозок между странами – членами СЭВ, а также научно-техническое сотрудничество с целью ускорения технического прогресса на автомобильном транспорте, повышения эффективности исследовательских работ и внедрения новейших достижений науки и техники в производство.

В области международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом между странами –

членами СЭВ велась разработка материалов, обеспечивающих дальнейшее развитие регулярных международных пассажирских и грузовых перевозок, внедрение систем технической помощи и диспетчерских систем на международных маршрутах. Разрабатывались предложения по обеспечению предприятий автомобильного транспорта гаражным оборудованием и запасными частями. Большое внимание было уделено разработке принципов и организационных форм сотрудничества автомобильных перевозчиков стран – членов СЭВ с учетом возможности создания совместных автотранспортных предприятий.

Многосторонние соглашения, договоры и ряд других документов, разработанных в этот период Секцией № 4 ПКТ СЭВ, создают правовую базу и организационно-технические предпосылки для дальнейшего развития международных перевозок между странами – членами СЭВ.

Так, правовое регулирование международных пассажирских перевозок стран – членов СЭВ (ВНР, ГДР, ПНР, СССР и ЧССР) с 1971 г. осуществляется в соответствии с «Соглашением об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок автобусами». В области грузовых перевозок семь стран – членов СЭВ подписали в 1974 г. «Соглашение об общих условиях международных перевозок грузов автомобильным транспортом».

Страны – члены СЭВ с 1973 г. являются участниками «Соглашения о технической и другой помощи автомобильному подвижному составу, используемому в международном сообщении». Кроме того, страны-участницы этого соглашения подписали в 1975 г. с Финляндией «Протокол о много-

стороннем сотрудничестве в оказании технической и другой помощи подвижному составу, используемому в международном сообщении».

В целях развития автобусного сообщения между странами – членами СЭВ в 1974 г. заключен «Договор о совместном издании международного расписания движения автобусов», а также разработан «Типовой договор о взаимном поручении продажи билетов и бронировании мест в автобусах международного сообщения».

Разработка вышеуказанных документов имеет большое практическое значение и способствует развитию пассажирских и грузовых перевозок между странами – членами СЭВ, повышению уровня обслуживания пассажиров, улучшению организации перевозок.

В настоящее время между странами – членами СЭВ действуют 59 регулярных автобусных линий общей протяженностью около 14,8 тыс. км. Кроме того, осуществляется много нерегулярных перевозок пассажиров (в основном туристов) в автобусах. На этих линиях используются комфортабельные автобусы, пассажирам предоставляется необходимая информация о маршруте, обеспечиваются ночлег, питание и другие услуги.

Дальнейшее развитие получили также перевозки грузов, объем которых за прошедшее пятилетие возрос более чем в 2 раза, создано несколько регулярных линий. Однако рост объемов перевозок грузов между странами – членами СЭВ мог бы быть значительно выше, если бы были созданы благоприятные экономические условия для перевозчиков. Кроме того, расширение регулярных грузовых автомобильных маршрутов создало бы необходимые предпосылки для организации совместных автотранспортных предприятий.

Примером эффективного сотрудничества автомобилистов стран – членов СЭВ является также решение вопроса оказания технической и другой помощи подвижному составу, используемому в международном автомобильном сообщении. В соответствии с соглашением, заключенным в этой области, установлены виды оказываемой технической и другой помощи подвижному составу (а также водителям и пассажирам), определен перечень предприятий в странах – членах СЭВ, которыми такая помощь может оказываться, упрощен порядок расчетов за оказанную помощь и услуги. Созданная система технической помощи автомобильному подвижному составу стран – членов СЭВ успешно действует.

Много внимания уделяется разработке и внедрению диспетчерских систем для автомобилей, используемых в сообщении между странами – членами СЭВ. К настоящему времени разработана схема организации диспетчерских систем, где отражены основные задачи в области оперативного управления автотранспортом на международных перевозках, предложения о местонахождении диспетчерских пунктов, порядок оплаты услуг, оказываемых диспетчерскими пунктами. Целесообразность заключения договоров о внедрении диспетчерских систем на двусторонней или многосторонней основе будет

определяться по мере роста объемов перевозок и накопления опыта в этой области.

Важным результатом деятельности Секции № 4 ПКТ СЭВ за истекший период явилось создание необходимых условий для тесного сотрудничества союзов (ассоциаций) международных автомобильных перевозчиков стран – членов СЭВ. Договор, подписанный с этой целью в 1975 г., предусматривает различные формы сотрудничества союзов перевозчиков, направленные на обмен опытом и информацией об условиях выполнения международных перевозок пассажиров и грузов, что в конечном итоге позволяет повышать качество перевозок, улучшает условия труда водителей, способствует повышению безопасности движения.

Большое внимание в работе Секции № 4 было уделено вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Созданная в 1972 г. рабочая группа по безопасности дорожного движения проделала значительную работу, направленную на повышение безопасности дорожного движения в странах – членах СЭВ. Так, в мае 1975 г. в г. Алма-Ате была проведена научно-техническая конференция стран – членов СЭВ по безопасности дорожного движения. Как показывают результаты, объединение усилий специалистов стран – членов СЭВ в области совместной разработки предложений по повышению безопасности дорожного движения, весьма эффективно и требует дальнейшего развития.

В соответствии с перспективным планом координации научных и технических исследований, проводимых странами – членами СЭВ в 1971–1975 гг., велись разработки различных тем и, в частности, разработаны общие эксплуатационно-технические требования к перспективным автомобилям, а также к топливам и маслам с целью уменьшения выброса вредных веществ в атмосферу.

Успешно сотрудничают автомобилисты и работники других видов транспорта также в рамках соглашений по научно-техническим проблемам «Применение вычислительной техники и математических методов на транспорте» и «Технические, экономические и технологические основы контейнерной транспортной системы стран – членов СЭВ для внутренних и международных сообщений».

Значительно расширилось научно-техническое сотрудничество в области автомобильного транспорта на двусторонней основе. Базой для этого является непосредственное научно-техническое сотрудничество отраслевых институтов. Координация исследований и совместные разработки позволяют использовать передовой научно-технический опыт, накопленный в социалистических странах.

Таким образом, сотрудничество автомобилистов стран – членов СЭВ касается различных аспектов деятельности автомобильного транспорта. Основой укрепления сотрудничества является успешное выполнение Комплексной программы экономической интеграции в области автомобильного транспорта.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 4, 1976 г.*

Советский автомобильный транспорт за границей и консулы СССР

И. Николаев

Развитие международных перевозок советским автомобильным транспортом в последние десятилетия потребовало проведения законодательной регламентации в этой области.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 25 июня 1976 г. утвержден и с сентября этого же года введен в действие новый Консульский устав СССР, которым впервые в советском праве введено законодательное регулирование комплекса отношений, непосредственно связанных с осуществлением советским автомобильным транспортом международных перевозок с выходом его «на внешний транспортный рынок».

Конкретно речь идет об отношениях между консулами СССР и находящимися за границей водителями и иными должностными лицами советских автотранспортных организаций и предприятий во время осуществления средствами советского автотранспорта международных автомобильных перевозок. Эти отношения, существовавшие на практике, разумеется, и ранее после введения в действие нового Консульского устава СССР получили специальную законодательную регламентацию и включают в себя широкий круг назревших и остававшихся до последнего времени неурегулированными в законодательном порядке вопросов, связанных с осуществлением международных автомобильных перевозок. Именно поэтому знание положений нового Консульского устава для водителей и других работников автомобильного транспорта, связанных по роду своей деятельности с осуществлением международных автомобильных перевозок, является совершенно обязательным.

Основной задачей консульских учреждений СССР с первых лет Советской власти являлась и является в настоящее время защита за границей прав и интересов СССР, юридических лиц и граждан СССР. В то же время консульские учреждения призваны содействовать развитию дружественных отношений СССР с другими государствами, расширению экономических, торговых, научно-технических, культурных связей и туризма.

Какие же конкретные права и обязанности возлагаются в силу статьи 93 нового Консульского устава на консулов СССР, с одной стороны, и на водительский состав советских автотранспортных предприятий, участвующих в международных перевозках, с другой стороны?

Прежде всего консул обязан следить за тем, чтобы в пределах его консульского округа принадлежащим СССР (союзным республикам) средствам автотранспорта и, разумеется, обслуживающему его персоналу предоставлялись в полном объеме права, привилегии и иммунитеты в соответствии с законодательством государства пребывания и международными договорами, участниками которых являются СССР и государство пребывания.

Консул обязан оказывать содействие и необходимую помощь водителям автотранспорта в государстве пребывания. Он должен следить, чтобы водители средств автотранспорта извещали его о прибытии в государство пребывания (консульский округ) и сообщали сведения об обстоятельствах следования в пути. Консул вправе требовать явки водителей в консульское учреждение и предъявления доклада об обстоятельствах следования средств автотранспорта в пути.

Исходя из смысла статей 76 и 89 Консульского устава, следует считать, что консул имеет право способствовать осуществлению автомобильных перевозок советскими автотранспортными средствами, а также выяснять обстоятельства имевших место происшествий, опрашивать водительский состав.

Если по имеющимся у консула сведениям прибытие в какой-либо пункт представляется небезопасным, нежелательным или невозможным, консул обязан предупредить об этом водителя. В случае крайней необходимости консул, очевидно, вправе задержать автомобиль или потребовать его отправления ранее намеченного срока с указанием причин задержания.

Регламентированы и функции консулов при авариях транспортных средств и других происшествиях. В таких случаях консул обязан принимать меры по оказанию помощи водителям и пассажирам по обеспечению сохранности грузов и автотранспортных средств и вообще оказывать необходимое содействие водителям и пассажирам, в том числе и в возвращении их в СССР.

В случае болезни кого-либо из водителей советских автотранспортных средств консул обязан оказать содействие в помещении больного члена экипажа в лечебное учреждение государства пребывания, а в случае оставления тяжелобольного на лечение в государстве пребывания, консул должен следить за ходом лечения и затем обеспечить его отправку в СССР.

Таковы основные функции советских консулов в отношении водительского состава и средств советского автомобильного транспорта во время их нахождения за границей. Разумеется, ими не исчерпываются все многообразие обязанностей и функций консулов по оказанию содействия водителям и автотранспортным средствам за границей. Это лишь важнейшие из них.

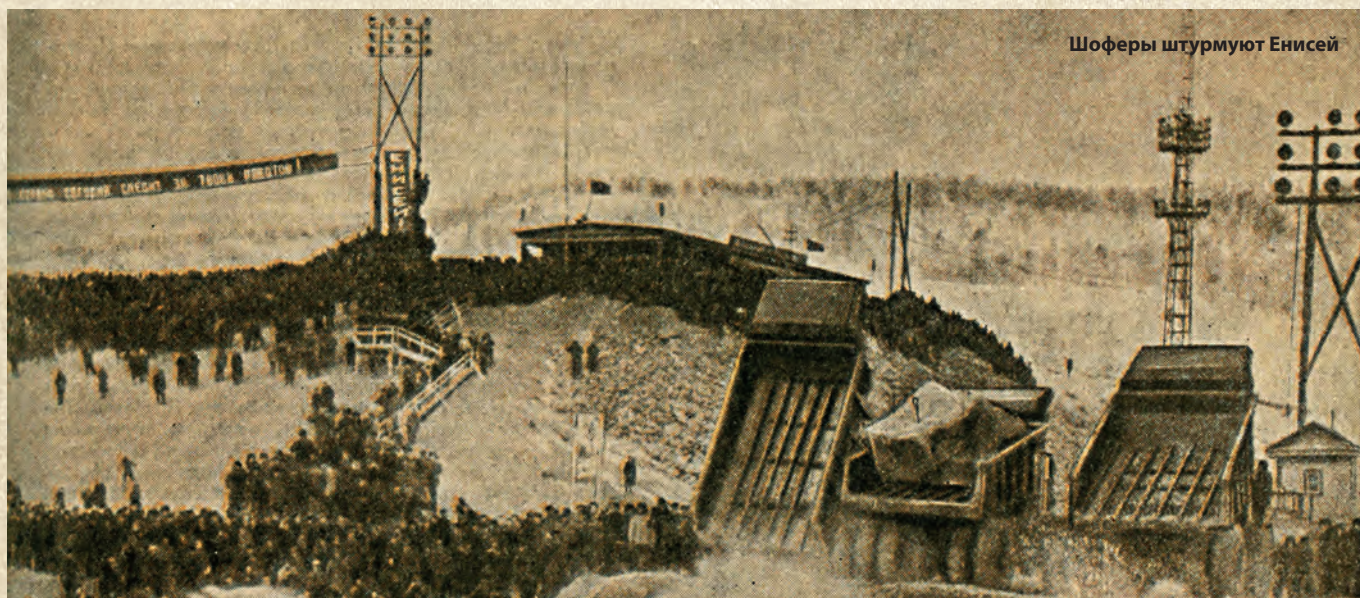
*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 2, 1977 г.*

Со всей уверенностью можно утверждать, что автомобильный транспорт является «свидетелем» не только повседневной жизни нашей страны, но и ее ярких вех. Одним из примеров можно назвать важную роль автомобилистов в перекрытии Енисея, о чем было рассказано в журнале «Автомобильный транспорт» в 1963 году.

Автомобильный транспорт на перекрытии Енисея

Начальник В. Волков, инженер В. Толюпа, зам. начальника И. Михайличенко Автоуправления Красноярскгэсстроя

Сооружаемая в настоящее время Красноярская ГЭС по своей мощности и выработке электроэнергии не имеет себе равных в мире. Ее 10 уникальных турбин, по 500 тыс. квт каждая, будут ежегодно давать 20 млрд. квт-ч самой дешевой в стране электрической энергии. Первый этап строительства был завершен 25 марта 1963 г. За 6,5 часов энергостроители перекрыли русло Енисея каменным банкетом, после чего полным ходом начали возводить верховую и низовую перемычки правобережного котлована. Важную роль в перекрытии реки и в подготовке к нему сыграл автомобильный транспорт. О том, как он работал в этот период, мы и хотим рассказать в настоящей статье.



Подготовкой к перекрытию и самим перекрытием руководил созданный для этой цели штаб во главе с начальником строительства Героем Социалистического Труда А. Бочкиным. Штаб включал в себя несколько секторов, в том числе и транспортный.

Перед коллективом автотранспортного управления были поставлены две основные задачи:

в течение 25 и 26 марта закрыть проран, для чего отсыпать 16 тыс. м³

скального грунта, каменных глыб, теслядров и бетонных кубов и свыше 20 тыс. м³ мягких грунтов;

в последующие 13 суток закончить возведение верховой и низовой перемычек до проектных отметок, перевезти 300 тыс. м³ грунта на расстояние 7 км и тем самым обеспечить пропуск ледохода через сооружения.

Исходя из этих задач, мы приступили к комплектованию бри-

гад, экипажей автомобилей, к подготовке парка и служб обеспечения перевозок.

Большое внимание уделяли подбору и расстановке шоферов. Ведь им предстояло выполнять не обычную, повседневную работу. От них требовалось большое мастерство, умение четко взаимодействовать со службами, работавшими в комплексе с автотранспортом, особенно при погрузке, регулировании движения

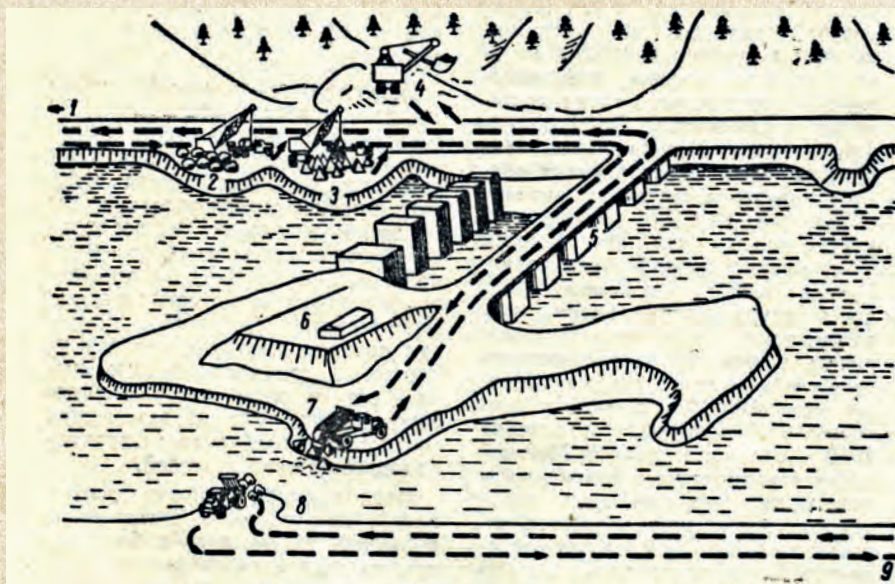


Схема работы автомобилей на перекрытии Енисея:

1 – маршрут движения в Бирюсинский карьер и на пункт полевого ремонта; 2 – склад каменных глыб (негабаритов); 3 – левобережный склад бетонных тетраэдров; 4 – склад скального грунта; 5 – мост нижнего бьефа; 6 – штаб перекрытия; 7 – место разгрузки в проран с левобережной части верхней перемычки; 8 – место разгрузки в проран с правого берега; 9 – маршрут движения на правобережный склад бетонных кубов, тетраэдров и в карьер скального грунта

и разгрузке непосредственно в проран.

Всего для участия в перекрытии было отобрано 17 бригад, каждая из них включала в себя 8–12 шоферов самосвалов МАЗ-525, КрАЗ-222 и МАЗ-205. Это были лучшие из лучших автотранспортников стройки. В резерве находилось 32 самосвала.

Право первыми начать отсыпку банкета завоевали шоферы Л. Назимко, Г. Данилов, Ю. Коков, Н. Гайдин, Ф. Баланин, С. Политаев и Я. Хоружий.

Транспортный сектор штаба не реже 2 раз в неделю заслушивал сообщения о техническом обслуживании и ремонте автомобилей, о выполнении плана подготовки к перекрытию.

Накануне штурма реки состоялось общее собрание коллектива автоуправления, обсудившее план и транспортную схему перекрытия. К работникам автотранспорта приехали начальник строительства А. Бочкин, секретарь Дивногорского горкома партии М. Ралло, представители других управлений, механизаторы. Собрание прошло под лозунгом: «К перекрытию готовы!». Участники его говорили о своей решимости положить все силы для

выполнения ответственного задания.

Включаясь в соревнование за проведение перекрытия на высоком техническом уровне при максимальной производительности труда, автотранспортники единодушно приняли следующие социалистические обязательства:

- обеспечить четкое взаимодействие с коллективами-участниками перекрытия;
- вывозить за смену при расстоянии езды 5 км 18,5 тыс. м³ грунта, в том числе на каждом МАЗ-525 – 300 м³, КрАЗ-222 – 144 м³ и МАЗ-205 – 97 м³;
- не допустить ни одного нарушения инструкции по эксплуатации автомобилей на перекрытии, добиться безаварийной работы в условиях высокой интенсивности движения.

Опыт, накопленный на строительстве Красноярской ГЭС, показал, что бригады шоферов должны включать в себя не более 12 человек. В основу их организации был заложен принцип равнозначности по мастерству и опыту шоферов и запасу хода по техническому состоянию автомобилей.

Комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей совместно с техноруками автобаз и главным инженером автоуправления проверили все автомобили, которые должны были участвовать в перекрытии.

Двенадцати самосвалам КрАЗ-222 потребовался капитальный ремонт. Он был выполнен в сжатые сроки на авторемонтном заводе автоуправления Красноярскгэсстройа.

Остальные автомобили ремонтировали агрегатно-узловым методом в мастерских и профилакториях автобаз. Все самосвалы побригадно прошли углубленное второе техническое обслуживание.

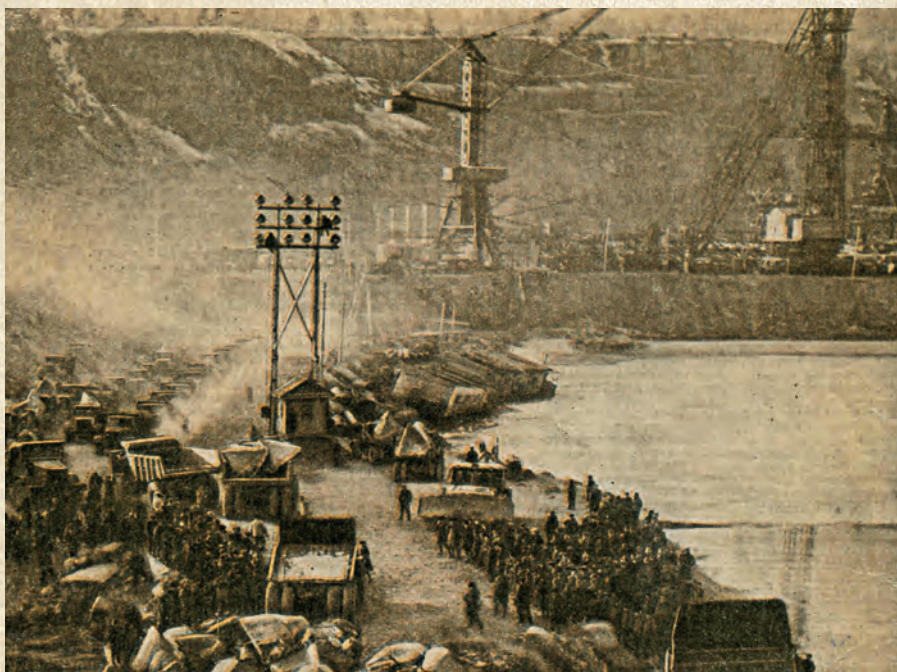
В процессе подготовки автомобилей систематически проводили контрольные осмотры и по их результатам выпускали «молнии».

Нам во многом помогли коллективы Красноярского и Омского шинных, Минского автомобильного, Ярославского моторного и других заводов.

Все это дало возможность ко дню перекрытия обеспечить техническую готовность парка самосвалов МАЗ-525 в пределах 100%, КрАЗ-222 – 96%, МАЗ-205 – 90%.

Необходимо было изготовить и установить на автомобили специальные кузова для перевозки и сбрасывания в проран 5–7-тонных бетонных кубов и тетраэдров, а также крупных каменных глыб весом от 8 до 20 т. Для этой цели использовали безбортовые площадки с настилом из железнодорожных рельсов. Ими оборудовали 25 самосвалов.

Для удобства работы шоферов были организованы пункт круглосуточной заправки топливом смазочными материалами непосредственно в карьере и на расстоянии 300 м от него пункт полевого ремонта. Последний обслуживали три комплексные бригады, насчитывавшие по 15 ремонтников каждая. Было установлено необходимое оборудование, создан запас нормалей, материалов, инструмента, запасных частей и заранее смонтированных шин.

**Енисей покорен!**

Для буксировки аварийных и неисправных автомобилей выделили автомобиль КрАЗ-222. Вызов его, а также вывод самосвалов с линии из-за технической неисправности осуществляла служба регулирования движения.

Для обеспечения взаимодействия всех автотранспортных служб и связи со штабом широко использовались телефоны и радио.

Телефонные аппараты имелись в карьере и на пункте полевого ремонта. В местах погрузки скального грунта и тетраэдров и вдоль трассы движения автомобилей на столбах были установлены розетки, через которые регулировщики могли включаться в телефонную сеть. Во время движения автомобилей связь обеспечивалась переносными радиостанциями Р-108.

24 марта на большой площади в 4-й автобазе побригадно для смотра готовности были выстроены все самосвалы.

После технического осмотра и rapорта бригадиров начали вручать почетные мандаты шоферам-участникам перекрытия. Все они, проникнутые чувством высокой ответственности, в ответ на пожелание успе-

хов говорили: «Задание выполняю с честью», «Не подведу», «Доверие оправдаю».

24 марта в 6 часов утра автобусы доставили шоферов в автобазу. Через час самосвалы двинулись к местам погрузки.

К 9 часам на складах негабаритов и тетраэдров, у кранов и экскаваторов ровными рядами стояли готовые к штурму тяжело нагруженные автомобили.

В 10 часов А. Бочкин по радио отдал приказ: «Начать перекрытие прорана». Приказ быстро облетел всех участников штурма, колонны самосвалов поочередно (в соответствии с технологией отсыпки), соблюдая установленную дистанцию, направились к прорану.

Разгрузочная площадка перед ним заранее была разделена канатами, окрашенными меловым раствором, на четыре полосы. Каждая из них имела свое назначение: первая и вторая справа, по ходу движения, служили для груженых автомобилей; третья была резервной, для отвода вышедших из строя самосвалов. Четвертая полоса предназначалась для движения порожних автомобилей в обратном направлении.

Одновременно разгружались два самосвала. Для сброса в проран негабаритов и скального грунта с разгрузочной площадки (если грунт не попал в воду) здесь же находились бульдозеры ДЭТ-250.

Регулировщики следили за соблюдением дистанции движения по всей трассе, а на разгрузочной площадке – за соблюдением ритма при разгрузке, который поддерживался в пределах 30–35 сек.

Движение самосвалов с начала и до конца отсыпки банкета не прекращалось, за исключением часового перерыва на обед, сделанного по распоряжению штаба перекрытия. Ни одного возвращения автомобилей с линии по технической неисправности не было. Заданный темп отсыпки не нарушался.

За шесть с половиной часов, в 17 часов 30 минут по местному времени проран был закрыт. Воды могучего Енисея пошли через гребенку будущей плотины.

После смыкания берегов в работу включилась колонна самосвалов КрАЗ-222, груженых гравийной массой. Нескончаемым потоком шли они к перемычке, расширяя ее по фронту.

Коллектив автотранспортников сдержал свое слово. Выработка на смену при расстоянии до 5 км составила 22 тыс. м³, а при расстоянии 7 км – 15–16 тыс. м³ грунта.

Производительность труда подавляющего большинства шоферов была выше, чем предусматривалось в обязательствах.

Местный комитет автоуправления ежедневно подводил итоги соревнования. Победителям вручали переходящие вымпелы. Первенство и сейчас твердо держит коллектив автоколонны самосвалов МАЗ-525.

Автотранспортники Красноярскгэсстроя не снижают темпов работы, взятых при штурме Енисея.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 6, 1963 г.*

Испытания новых автомобилей



Автомобильные заводы нашей страны ведут подготовку к выпуску новых автомобилей.

В настоящее время завершены испытания опытных образцов нового малолитражного автомобиля, междугородного автобуса ЗИС-127. Испытываются образцы легкового автомобиля М-21 «Волга».

Пятиместный легковой автомобиль «Волга» имеет цельнометаллический несущий кузов с комфортабельными сиденьями. Переднее сиденье – с откидной



спинкой. Автомобиль снабжен верхнеклапанным двигателем с шатровой головкой. Мощность его 70 л.с. Максимальная скорость движения автомобиля 130 км/час. На нем установлена автоматическая коробка передач с гидротрансформатором.

Горьковский автозавод имени Молотова должен начать серийное производство автомобиля «Волга» в 1956 году.

Автобус ЗИС-127 предназначен для работы на междугородных линиях. На нем

установлен шестицилиндровый двухтактный дизельный двигатель мощностью 180 л.с., расположенный в задней части кузова. Сцепление сухое однодисковое с гидравлическим приводом. Коробка передач четырехступенчатая. Рулевое управление с гидроусилителем. Автобус оборудован удобными полуспальными креслами. Общая его вместимость 32 человека. Кузов автобуса имеет хорошую вентиляцию, отопление. На автомагистралях автобус развивает максимальную скорость движения до 100 км/час.

В нынешнем году Московский автозавод имени Сталина должен выпустить первую партию новых автобусов.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 6, 1955 г.

Таксомоторное сообщение Москва – Тула

Столица нашей Родины Москва имеет автобусное сообщение с промышленными и районными центрами не только Московской области, но и соседних областей. Из Москвы на комфортабельном автобусе ЗИС-155 можно проехать в Тулу, Вязьму, М. Ярославца и в Городню (Московское море).

Недавно Управление пассажирского автотранспорта Моссовета в дополнение к автобусам на линии Москва – Тула пустило автомобили-такси. Новая маршрутная линия такси обслуживается автомобилями ЗИС-110, которые отправляют-

ся из Москвы ежедневно по расписанию. Весь путь они покрывают за 3 часа. Таким образом, пассажир, выехавший из Москвы на такси, приезжает в Тулу на два часа раньше, чем поездом. Стоянка автомобилей-такси и автобусов тульского направления расположена на площади Курского вокзала.

Одновременно открыта маршрутная линия такси Москва – Владимир, обслуживаемая также автомобилями ЗИС-110.

Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 1, 1951 г.



Библиотека на автомобиле



Рузская районная библиотека Московской области обслуживает села и колхозы района. Колхозникам книги доставляются на автомобиле.

Вместе с библиотекой-передвижкой в колхозы выезжают агитаторы и специалисты сельского хозяйства, которые читают лекции, проводят беседы и дают советы по зоотехнике и агрономии.

С помощью автомобиля-библиотеки районные организации и учреждения имеют возможность лучше обслужить все растущие культурные запросы колхозников.

Опубликовано в журнале «Автомобиль» № 12, 1950 г.

Сегодня в стране немало старейших автомобильных транспортных предприятий, созданных еще в советский период и внесших значительный вклад в развитие автотранспортной отрасли. Среди них – «Первый автокомбинат» им. Г.Л. Краузе, пользующийся заслуженным авторитетом среди автомобилистов.

Предлагаем ознакомиться со статьей, автором которой является Геннадий Леонидович Краузе, долгие годы возглавлявший автокомбинат, созданный шестьдесят лет назад путем объединения нескольких мелких автохозяйств. Впоследствии комбинат стал крупнейшим предприятием в стране, специализирующимся на перевозках строительных грузов. И сегодня «Первый комбинат» им. Г.Л. Краузе успешно развивается, являясь образцом для вновь создаваемых автотранспортных компаний.

Все перевозки строительных грузов – централизованные

Г. Краузе, директор автокомбината № 1 Мосстройтранса

Повсеместное применение и дальнейшее развитие централизованных перевозок – главное в производственной деятельности автокомбината № 1 Мосстройтранса. Наш коллектив относительно молод. Он сложился 6 лет назад на базе укрупнения автохозяйств, ранее принадлежавших различным строительным организациям Москвы. Каждое из них насчитывало от 10 до 50 автомобилей.

Автокомбинат – не простое, механическое объединение мелких гаражей в одной автобазе. Это принципиально новая форма организации автотранспортного предприятия. Суть ее в том, что создается мощная производственная база, способная обеспечить рациональную эксплуатацию, техническое обслуживание и текущий ремонт большого количества автомобилей, размещаемых не только на основной стоянке, но и в филиалах, у грузообразующих или грузопоглощающих объектов.

Наше автохозяйство – одно из крупнейших не только в Москве, но и, пожалуй, в стране. Оно имеет три филиала и насчитывает более 1700 единиц транспортных средств.

В настоящее время автокомбинат централизованно доставляет продукцию с 22 заводов, а также с двух причалов и двух специализированных баз нерудных материалов. Он обслуживает и домостроительный комбинат № 1, на который приходится более 12% всей жилой площади, ежегодно вводимой в Москве.

За сутки автокомбинат доставляет около 22 тыс. т строительных материалов, в том числе более 3200 т кирпича, 5000 т железобетонных изделий, по 1500 т керамики и бетона, около 1000 т асфальта, более 6000 т песка – всего 20 наименований грузов. Годовой объем перевозок, выполняемый автохозяйством, превышает 6 млн т, а грузооборот – 132 млн ткм.

Справиться с таким большим заданием без четкой работы службы эксплуатации немислимо. Здесь еще раз уместно подчеркнуть достоинства централизованных перевозок. Поскольку коллектив занимается только ими,

имеется возможность еще до начала года получать от грузоотправителей данные о количестве и номенклатуре грузов, подлежащих транспортированию, и на основе этих данных предварительно планировать всю работу автомобильного парка с учетом максимального его использования, наилучшего обслуживания клиентуры. Кроме того, служба эксплуатации определяет количество и необходимые типы подвижного состава в соответствии с приказами-нарядами, высылаемыми сбытовыми организациями по каждому грузополучателю не позже чем за 5–10 дней до начала перевозки. Там указаны все объемы, сроки доставки по дням и сменам и т.д.

Контролируют выполнение суточного плана линейные диспетчеры, находящиеся на каждом грузообразующем объекте. Они организуют работу подвижного состава, систематически информируют автокомбинат о ходе вывоза, об остатках груза. Это позволяет службе эксплуатации своевременно вносить коррективы в составленную ею разнарядку.

Перевозки песка планирует с применением математических методов на электронно-вычислительных машинах лаборатория линейного программирования Главмосавтотранса. Ежедневно автокомбинат получает от управления «Мосстройтранс» часть так называемых спланированных путевых листов. Благодаря этому облегчается работа отдела эксплуатации.

Коллектив нашего автохозяйства трудится в тесном контакте с теми предприятиями, которые он обслуживает. Судить об этом можно, в частности, по опыту сотрудничества автотранспортников с домостроителями.

Автомобили, выделяемые для них, работают строго по часовому графику, составленному с учетом технологии строительства домостроительным комбинатом № 1 совместно с нами.

Тягачи эксплуатируются с 2–3 полуприцепами-панелевозами каждый. Это позволяет применять маятниковую

систему перевозок, монтировать здания непосредственно с колес, минуя приобъектные склады.

Большая часть панелей транспортируется в полной заводской готовности. За их доставку в срок и в полной сохранности отвечает автокомбинат.

Представляют интерес перевозки контейнеров с набором различных отделочных и сантехнических деталей и материалов на строительные площадки. В каждый такой контейнер домостроительный комбинат комплектует все необходимое для оборудования одной квартиры или этажа. Тем самым удается сократить расходы материалов и деталей, а также издержки на их доставку благодаря уменьшению времени на погрузочно-выгрузочные работы.

И еще об одном, на наш взгляд, важном условии улучшения обслуживания клиентуры. У нас находит все более широкое применение радиосвязь для диспетчерского руководства работой автомобилей на линии.

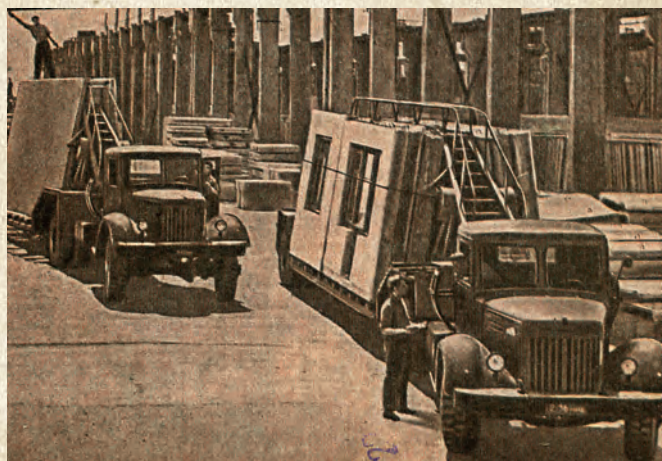
Централизация доставки строительных грузов неразрывно связана со специализацией подвижного состава. Почти все автомобили автокомбината, занятые централизованными перевозками, работают с прицепами или полуприцепами. Коллектив вынужден был создать своими силами ряд типов специализированного подвижного состава, всего свыше 250 единиц. Они предназначены для перевозки сантехнических кабин, железобетонных труб, различных панелей, раствора, железобетонных каналов, совмещенной кровли в горизонтальном положении, кирпича и других грузов. Об эффективности применения специализированного подвижного состава можно судить по такому примеру. На созданном в автокомбинате на базе автомобиля МАЗ-200В и самосвального полуприцепа 5215Б, автопоезде-керамзитовозе за одну езду доставляют по 45 м³ керамзита, тогда как на применявшемся ранее самосвале ЗИЛ-585 – всего 6 м³.

Предметом постоянной заботы коллектива автохозяйства является улучшение технического состояния парка. Здесь у нас еще много резервов. Взят курс на механизацию основных процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава, специализацию производственных участков.

Например, шиномонтажный и шиноремонтный цехи оснащены двумя конвейерами для принудительного перемещения автомобилей, гайковертами для гаек колес, автоматическими установками для накачки шин. Оборудован конвейером и малярный цех.

Завершается строительство комплекса механизированной мойки, сушки и приемки автомобилей на трех конвейерных линиях. Он имеет инжекторные установки для очистки грязеотстойников и предусматривает повторное использование воды для мойки.

Техническим обслуживанием и ремонтом руководит производственная диспетчерская, которая занимается учетом и контролем простоев автомобилей в ремонте, координирует работу профилактория, мастерских, промежуточного склада и отдела снабжения.



Организация технической службы в автокомбинате еще далека от совершенства. Намечены и претворяются в жизнь меры для устранения ряда недостатков. Реконструируется зона технического обслуживания, предполагается перевести его на поток, а ТО-2 выполнять в межсменное время.

Сейчас на одного ремонтного рабочего приходится четыре единицы подвижного состава. Этого мало. Мы рассчитываем, что производительность труда ремонтников уже в ближайшее время значительно возрастет.

Вот некоторые данные об экономических показателях работы автокомбината. Коэффициент использования парка составляет 0,810, режим работы подвижного состава на линии – 9,8–10 час. в сутки, себестоимость перевозок – 45 коп./10 ткм. Рост производительности труда опережает увеличение заработной платы шоферов на 4–5%.

Успех любого дела в конечном счете решают люди. В автокомбинате работает около 2700 человек. С 1964 г. коллектив борется за звание предприятия коммунистического труда. 10 бригадам, 38 экипажам, 2 звеньям, 32 шоферам уже присвоено высокое звание. Мы гордимся такими замечательными тружениками, как шоферами тт. В. Росляковым, награжденным орденом Ленина, В. Ничего, награжденным орденом Трудового Красного Знамени, тт. Барковым, Шафонским, Моревым.

Работники автохозяйства овладевают знаниями и повышают свою квалификацию. Сейчас 611 человек учатся в институтах, техникумах, школах рабочей молодежи и на курсах.

В коллективе созданы все условия для отдыха. Более 800 человек регулярно занимаются в спортивных секциях. Автохозяйство имеет базы отдыха в Крыму и в Подмосковье, лыжную станцию, зимний спортивный зал.

Рабочие, инженеры, техники автокомбината в содружестве со строителями, не жалея своих сил, трудятся на благо общего дела, хотят, чтобы столица нашей Родины была еще краше и благоустроеннее.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 9, 1964 г.

1 января 1961 года в Советском Союзе было проведено крупное мероприятие, имевшее большое государственное и политическое значение, – изменение масштаба цен и введение новых денежных купюр. Данная реформа затронула все отрасли экономики страны, включая пассажирский транспорт, где была внедрена новая билетная система.

Новая билетная система на пассажирском транспорте

А. Евстратов, А. Воинов

В связи с изменением масштаба цен и заменой денег с 1 января 1961 г. на пассажирском автомобильном транспорте вводятся билеты нового образца. Утверждены образцы единых билетов на проезд в автобусах городских, пригородных и междугородных сообщений, маршрутных таксомоторах, на провоз багажа в автобусах и грузовых маршрутных таксомоторах, а также различных квитанций.



Кондуктор 1-го автобусного парка Москвы Лидия Грибкова, 1957 г.

Новая билетная система – результат не просто переоценки действующих билетов. Она отражает те серьезные изменения, которые произошли в организации перевозок пассажиров с 1954 г., и направлена на внедрение более прогрессивных форм их обслуживания. В последние годы в городах вводится единая (усредненная) цена проезда в автобусах. Это позволяет резко сократить расход билетов, упрощает работу

кондукторов, создает условия для улучшения контроля и организации работы без кондуктора – наиболее прогрессивного и экономичного метода.

В настоящее время единая (усредненная) стоимость проезда действует в 110 городах РСФСР, в том числе в Барнауле, Белгороде, Горьком, Иваново, Ижевске, Йошкар-Оле, Казани, Калинин, Кемерово, Красноярске, Курске, Липецке, Омске, Орле, Туле,

Тюмени, Ульяновске, Уфе, Челябинске. По почину москвичей бескондукторное обслуживание пассажиров успешно внедряется на автобусных маршрутах Челябинска, Казани и других городов.

Управлениям автомобильного транспорта и автотрестам необходимо в самый короткий срок тщательно подготовить предложения о введении единой, усредненной цены проезда в автобусах городских сообщений с тем, чтобы еще до 1 января 1961 г. население большинства крупных городов имело возможность воспользоваться этим мероприятием.

Новая билетная система, принятая в РСФСР, состоит из нескольких разделов.

В первый входят билеты на проезд в автобусах городского и пригородного сообщений: контрольный билет для бескондукторного сообщения, основные билеты стоимостью 2; 3; 4; 5 и 6 коп.; дополнительные – 3; 4; 5; 6; 10 и 30 коп., а также билет на провоз багажа – 10 коп.

В городах, где установлена единая, усредненная цена проезда, должны применяться основные билеты стоимостью 4; 5 и 6 коп. В этих же городах на маршрутах большой протяженности, разделенных по согласованию с исполкомами местных Советов депутатов трудящихся на два тарифных участка, вводятся также дополнительные билеты по 4, 5 и



Автобусы ПАЗ-672 на дороге, 1963 г.

Наиболее правильным, по нашему мнению, является сохранение действующей ныне тарификации маршрутов с участком протяженностью 1 км. При этом стоимость проезда пассажира по нечетному количеству участков протяженностью 1 км округляется на 0,5 коп. до целого числа копеек в большую сторону, т.е. в общепринятом порядке.

В Ленинграде, где протяженность тарифного участка составляет 1,33 км, а также в Сахалинской, Магаданской, Камчатской областях, Якутской АССР и городах Норильске Красноярского края и Салехарде Тюменской области, где тариф за проезд в автобусах установлен в размере 2 коп. за пассажиро-километр, а тарифные участки равны 1 км, будут применяться основные билеты достоинством 2 и 4 коп. и дополнительные 4 и 10 коп.

Для платы за провоз багажа в автобусах городских и пригородных сообщений предусмотрены рулонные билеты стоимостью 10 коп. В соответствии с тарифами в автобусах городских сообщений за каждое место багажа плата установлена в размере 10 коп. В автобусах пригородных сообщений при расстоянии провоза багажа до 25 км пассажир платит за каждое место по 10 коп., а при расстоянии от 26 до 50 км – 20 коп. и

6 коп. Если пассажир следует в пределах одного тарифного участка, ему выдается только основной билет, а при проезде двух тарифных участков – основной и дополнительный билеты.

Для тех городов, где не будет установлена единая цена проезда в автобусах, управления автомобильного транспорта и автотресты обязаны согласовать с местными Советами депутатов трудящихся тарификацию автобусных маршрутов. При этом, наряду с сохранением действующей системы тарифных участков протяженностью в 1 км, допускается также введение тарифного участка в 0,67 км с ценой проезда 1 коп. Новая билетная система обеспечивает работу автобусов при сохранении действующих тарифных участков протяженностью 1 км, 1,33 км (для Ленинграда), а также при установлении вновь тарифных участков протяженностью 0,67 км. В городах, где сохраняются действующие тарифные участки в 1 км, должны применяться основные билеты стоимостью 2 коп. (вместо 15-копеечного билета по старым ценам) и 3 коп., а также дополнительные – 3 и 5 коп. Имея 4 катушки с этими билетами, кондуктор обеспечит нормальную работу на подавляющем большинстве маршрутов, выдавая максимум 5 билетов. На маршрутах

большой протяженности (свыше 15 км) придется применять пятую катушку билетов – по 10 коп.

Однако следует учитывать, что введение тарифного участка протяженностью 0,67 км, не давая какой-либо выгоды и удобств для населения, потребует от автохозяйств большой работы по перетарификации маршрутов, значительно усложнит работу кондукторов (у них будет по пять катушек) и контроль за полной оплатой проезда. При этом первоначальная стоимость проезда устанавливается в 2 коп.



Междугородный автобус ЗИЛ-127 на линии, 1961 г.



г. Псков. Автовокзал, 1961 г.

соответственно получает два билета, каждый по 10 коп., при расстоянии 51–75 км соответственно 3 билета по 10 коп., а при расстоянии 76–100 км – 4 билета по 10 коп.

Для учащихся начальных, неполных средних и средних школ, живущих в населенных пунктах, отдаленных от школ более чем на 2 км, и пользующихся автобусами пригородного и междугородного сообщений, предусмотрен специальный месячный билет школьника стоимостью 1 руб. 50 коп.

Учащиеся начальных, неполных средних и средних школ, школ фабрично-заводского обучения, специальных и ремесленных училищ для проезда в автобусах только городского сообщения смогут пользоваться месячным билетом учащегося стоимостью также 1 руб. 50 коп.

Эти билеты будут выдавать автохозяйства через учебные заведения по их заявкам.

На маршрутах пригородных сообщений рекомендуется сохранить действующие тарифные участки протяженностью 3,3 км, а в автобусах, обслуживающих эти маршруты,

должны применяться рулонные билеты: основной – 5 коп. и дополнительные – 5, 10 и 30 коп.

Пассажиру, едущему на расстояние до 50 км, кондуктор будет выдавать не более 4 билетов. Для удобства пассажиров, регулярно пользующихся автобусами пригородных сообщений, кассы автостанций, автопарильщиков и автохозяйств могут продавать месячные билеты на проезд в автобусах определенного маршрута на расстояние до 30 км. Цена этих билетов установлена из расчета 50 поездок в месяц с оплатой расстояний каждой поездки по полному тарифу 1,5 коп. за пассажиро-километр.

В связи с сосредоточением автобусов в автохозяйствах общего пользования многие предприятия и организации передают автобусы, на которых они перевозили рабочих, служащих и учащихся к месту работы и учебы и обратно, на льготных условиях.

Передача их в ведение транспорта общего пользования не должна удорожать проезд. В связи с этим предусматривается вводить с разре-

шения Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР для этой категории пассажиров специальные месячные (личные) билеты. Они будут продаваться автохозяйствами при предъявлении паспортов с отметками о прописке и месте работы (учебы) или студенческих билетов (для тех, у кого нет паспорта).

Билет дает право проезда в течение месяца только между указанными в нем пунктами на всех проходящих через них автобусах пригородного сообщения. Месячный (личный) билет может продаваться для поездок на расстояние от 1 до 40 км. При этом на поездки от 1 до 30 км стоимость билета рассчитана по льготному тарифу. На расстояниях свыше 30 км стоимость проезда определена по полному тарифу – 1,5 коп. за пассажиро-километр.

Билеты на проезд в автобусах междугородных сообщений не претерпели каких-либо существенных изменений, за исключением перехода на новый масштаб цен. Так, сохранены единичные (картонные) билеты определенного пояса, а также би-

леты с указанием маршрута для автобусов с жесткими и с мягкими (откидными) сидениями. В связи с увеличением количества автостанций, павильонов и касс, оборудованных компостерами, применение этих билетов ежегодно расширяется.

Вводятся поясные билеты трех разновидностей на проезд в жестком автобусе внутриобластного сообщения (без страхового сбора); поясные билеты четырех разновидностей на проезд в жестком автобусе межобластного сообщения (со страховым сбором); поясные билеты трех разновидностей на проезд в мягком (с откидными сидениями) автобусе внутриобластного сообщения (без страхового сбора), а также поясные билеты четырех разновидностей на проезд в мягком автобусе межобластных сообщений (со страховым сбором).

Кроме того, приняты три разновидности поясных билетов (без страхового сбора) на проезд в автобусах внутриобластного сообщения для северных районов, где установлен тариф 2 коп. за пассажиро-километр, и четыре разновидности поясных билетов для этих же районов со страховым сбором.

Для провоза багажа в автобусах междугородных сообщений предусмотрены билеты двух разновидностей.

На маршрутных легковых и грузо-пассажирских таксомоторных линиях при расстоянии свыше 50 км будут применяться поясные билеты:

- для легковых таксомоторов – двух разновидностей при внутриобластных сообщениях (без страхового сбора) и при межобластных сообщениях (с включением страхового сбора);
- для грузо-пассажирских таксомоторов – двух разновидностей (без включения страхового сбора).

В городских, пригородных и междугородных (внутриобластных) таксомоторных маршрутных перевозках на расстояние до 50 км будут применяться рулонные билеты:

- для легковых таксомоторов на всей территории РСФСР, за исклю-



Перевозка пассажиров на автомобиле ЗИЛ-118, 1964 г.

чением Камчатской, Магаданской, Мурманской, Сахалинской областей, Якутской АССР, городов Норильска и Игарки Красноярского края и Салехарда Тюменской области, – стоимостью 10; 25 и 30 коп.;

- для легковых таксомоторов Камчатской, Магаданской, Мурманской, Сахалинской областей, Якутской АССР, городов Норильска и Игарки Красноярского края и Салехарда Тюменской области – стоимостью 10; 30 и 40 коп.;

- для грузо-пассажирских таксомоторов – 5; 10 и 30 коп.

При взимании платы за провоз багажа в маршрутных грузо-пассажирских таксомоторах пассажирам будут выдаваться рулонные билеты стоимостью 30 и 50 коп.

Без изменений сохранен воинский билет, а также квитанции на взыскание штрафов, комиссионного сбора за предварительную продажу билетов, на перевозку и хранение багажа и квитанции разных сборов (указаны суммы в новом масштабе цен).

Инструкция по применению билетов на проезд в автобусах, маршрутных легковых и грузовых

таксомоторах и билетов на провоз багажа переработана и дополнена сведениями, необходимыми для организации и ведения билетного хозяйства и правильного использования всех видов билетов и квитанций.

Сейчас в автохозяйствах заканчивается подготовка к переходу на новый масштаб цен и введению новых билетов. Необходимо проверить результаты этой подготовки, чтобы с 1 января 1961 г. в обращении были билеты только новых образцов, а на всех автовокзалах, автостанциях и в павильонах – вывешены таблицы цен на билеты.

Изменение масштаба цен и введение новых денег – крупное мероприятие, имеющее большое государственное и политическое значение. Нет сомнения, работники автомобильного транспорта приложат максимум усилий, чтобы своевременно и образцово выполнить свои обязанности в решении этой задачи.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 12, 1960 г.

На страницах нашего издания постоянно публикуются статьи, рассказывающие об опыте работы различных автотранспортных организаций и предприятий. На фоне сегодняшнего быстрого развития таксомоторных перевозок интересен опыт организации перевозок пассажиров на автомобилях-такси в Москве в начале 50-х годов прошлого столетия.

Опыт эксплуатации автомобилей-такси

Б. Будрин, Управление пассажирского автотранспорта Мосгорисполкома



Стоянка такси в Москве

Таксомоторный парк нашей страны непрерывно растет; быстро увеличивается число городов, имеющих автомобили-такси.

Перед авторработниками встают задачи всемерного повышения качества обслуживания населения путем улучшения организации эксплуатации автомобилей-такси.

Таксомоторное хозяйство Москвы является самым крупным в стране. Такси в Москве работают круглосуточно. Исходя из этого и строятся графики выпуска автомобилей-такси на линию. Однако выпуск регулируется спросом населения. Графики выпуска и возврата автомобилей меняются в зависимости от сезона. Особые графики составляются для работы в

праздничные дни. Разработка этих графиков сложное и важное дело.

Задача каждого шофера такси заключается в выполнении и перевыполнении плана платного пробега и максимальном повышении коэффициента использования пробега.

В распоряжении шофера такси должно быть возможно большее число стоянок, хорошо известных населению города. В Москве стоянки такси разрешены в любом месте города, где вообще не воспрещена стоянка автомобилей. На площадях столицы, вблизи универмагов, рынков, вокзалов, гостиниц, театров, кино и других общественных мест в настоящее время организовано 158 специальных стоянок такси.

Наиболее интенсивно работают такси на привокзальных стоянках. Здесь, в момент прибытия поездов дальнего следования, нужны, подчас, сотни автомобилей. Согласно правилам, установлена строгая очередность подачи такси со стоянки на специальные площадки для посадки пассажиров, обозначенные особыми указателями. На этих стоянках очередность подачи такси соблюдается движением автомобилей «цепочкой». Практика показала, что именно этот порядок обеспечивает бесперебойное обслуживание пассажиропотоков.

Во избежание излишнего скопления автомобилей, на всех привокзальных стоянках нанесены линии, ограничивающие площадь стоянок.

На наиболее крупных стоянках, в специальных павильонах, организованы диспетчерские пункты. Они работают круглые сутки. В обязанность дежурного диспетчера входит наблюдение за наличием автомобилей-такси на стоянках, переброска с одной стоянки на другую (в зависимости от спроса), контроль за работой маршрутных грузопассажирских такси и прием заказов на такси от населения по телефонам.

Диспетчерская связь осуществляется через общегородскую телефонную сеть, поэтому не может полностью удовлетворить нужды растущего таксомоторного хозяйства столицы. В связи с этим Академия коммунального хозяйства включила в план на 1951 г. изучение вопроса об организации специальной диспетчерской связи. В основу такой связи будут положены принципы автоматизации сигнального оборудования и не-



Стоянка автомобилей-такси «Победа» у Казанского вокзала. Шоферы ждут пассажиров с поезда дальнего следования

ной контроль (на специально выделенных автомобилях).

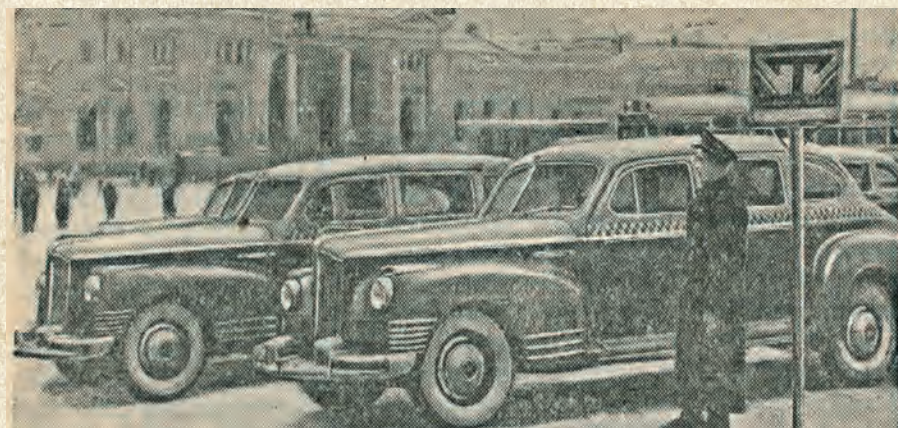
Большое значение имеет ознакомление пассажиров с правилами пользования такси. Выписки из правил, установленных для московского таксомоторного транспорта, вывешены в кузовах легковых такси. Каждый легковой автомобиль-такси в Москве снабжен также книгой предложений и жалоб пассажиров. Внутри кузова указаны номер автомобиля, телефон парка и фамилия шофера.

Все линейные работники московского таксомоторного хозяйства, начиная от шофера и кончая диспетчером, снабжены должностными инструкциями и правилами пользования такси всех видов (легковых, грузовых и маршрутных грузо-пассажирских). Для линейного персонала введено форменное обмундирование.

Ревизоры и диспетчеры носят на форменной одежде специальные значки с указанием должности и присвоенного номера.

Большие средства расходуются таксомоторным хозяйством Москвы на рекламные мероприятия. В 1950 году среди москвичей распространено более миллиона экземпляров различных рекламных изданий с выписками из правил пользования транспортом, адресами и номерами телефонов диспетчерских пунктов. Оборудуются газосветовые рекламы, установлены художественные рекламные щиты. Кроме того, в театрах, кино, ресторанах, гостиницах, вокзалах, аэропортах, речных портах, больницах и других общественных местах вывешены хорошо оформленные объявления с указанием, по каким номерам телефонов можно вызывать такси из ближайших диспетчерских пунктов.

Работники таксомоторного хозяйства столицы стремятся к улучшению методов эксплуатации такси с тем, чтобы сделать этот вид транспорта образцовым.



Стоянка автомобилей-такси ЗИС-110 на площади Курского вокзала

посредственной связи центрального диспетчерского пункта с районными бюро и всеми стоянками такси. Предполагаемая схема диспетчерской связи позволит осуществлять постоянное наблюдение за работой каждой стоянки, и при первой необходимости на стоянку можно будет дополнительно посылать автомобили-такси.

Для улучшения линейной эксплуатации таксомоторного парка как Москвы, так и других городов следует организовать изучение пассажиропотоков. Министерство автотранспорта РСФСР должно разработать методику обследований пассажиропотоков таксомоторного транспорта и провести такое обследование в крупных городах. Это позволило бы установить реальные потребности города в таксомоторном парке, правильно разместить сеть стоянок такси и диспетчерских пунктов и разработать точные графики выпуска

автомобилей. Обследование пассажиропотоков дало бы также необходимые материалы для подсчета фактического объема пассажиро-перевозок таксомоторного транспорта.

Большое место в работе таксомоторного хозяйства каждого города должны занимать инструктирование шоферов непосредственно на линии и наблюдение за культурным обслуживанием пассажиров. Важно поэтому правильно организовать работу ревизорского аппарата. Контроль за работой московских такси и инструктирование шоферов на линии осуществляют 50 ревизоров. Каждый из них закреплен за определенными стоянками. Деятельность привокзальных стоянок, как наиболее крупных, проверяют параллельно с ревизорами ответственные работники таксомоторных парков. Наряду со стационарными ревизорскими постами организован также подвиж-

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 1, 1951 г.*

В настоящее время все более широкое распространение получает так называемая система «каршеринг» или, попросту говоря, – система аренды легковых автомобилей без водителей. В середине XX века в нашей стране похожая система называлась несколько проще – прокат автомобилей без водителей.

Опыт работы базы проката

А. Кацев, С. Лейн

Предоставление легковых автомобилей на условиях проката, без шоферов, впервые в Советском Союзе было организовано 12-й автобазой легковых автомобилей Управления таксомоторного транспорта Москвы в июне 1956 г. Развитие этого нового вида обслуживания населения и эксплуатации легковых автомобилей за прошедшие 4 года показывает, что эксплуатация легковых автомобилей на условиях проката является прогрессивной формой организации пассажирских перевозок.

Услугами базы пользуются рабочие, инженеры, научные работники, преподаватели учебных заведений, служащие, военнослужащие, люди всех возрастов, мужчины и женщины.

При организации проката легковых автомобилей коллективу пришлось решать ряд организационных вопросов, искать наиболее рациональные формы технического обслуживания автомобилей, разрабатывать документацию. Сейчас, когда прокат автомобилей организуется повсеместно, целесообразно поделиться опытом, накопленным за прошедшие 4 года. Остановимся на наиболее существенных моментах.

Взаимоотношения абонента с автохозяством

Абонементная карточка на право пользования легковым автомобилем выдается автохозяством, а в Москве – и транспортно-экспедиционным агентством Главмосавтотранса по письменному ходатайству руководителя учреждения, предприятия, организации, где работает человек, пожелавший пользоваться услугами базы.

При получении карточки абонент предъявляет паспорт, письменное ходатайство, удостоверение шофера, заполняет учетную карточку, подписывает обязательство о сохранности автомобиля и соблюдении правил технической эксплуатации и правил уличного движения, кото-

рое хранится в бухгалтерии как гарантийный документ. На оборотной стороне обязательства регистрируются документы, на основании которых выдана абонементная карточка.

В обязательстве и в правилах подчеркивается, что абонент несет полную материальную и уголовную ответственность за вред, который он может причинить источником повышенной опасности. Этот жизненно необходимый параграф надо узаконить, так как по нашим законоположениям (они установлены до организации проката автомобилей) ответственность за причиненный вред несет владелец (хозяин) источника повышенной опасности, т.е. автохозяинство. В отношении прокатных автомобилей этот закон неприемлем, так как абонент, получая автомобиль во временное пользование, становится его владельцем (временным), автомобиль выходит из-под контроля автобазы, а сам водитель тем более.

Опыт работы автобазы показал, что оформление обязательства абонента перед каждым получением автомобиля, как это предусмотрено § 7 типовых правил, нецелесообразно. Достаточно оформить его при выдаче абонементной карточки.

Основным документом, характеризующим абонента, является учетная карточка. В нее заносятся основные социологические данные и делается отметка о каждом случае пользования автомобилем, нарушения правил технической эксплуатации и

уличного движения, о поломках и дорожных происшествиях. Учетная карточка хранится в диспетчерской. Каждому абоненту одновременно с абонементной карточкой выдаются краткие правила. В них указаны стоимость проката и порядок расчетов, изложены основные обязанности абонента (в частности, указано, что необходимо сделать перед выездом) и ряд ограничений.

Людям, имеющим удостоверение шофера-любителя и впервые пользующимся прокатом, автомобиль выдается после проверки практических навыков в управлении легковыми автомобилями. Тем, у кого недостаточен опыт вождения, автомобиль не выдается, и по желанию их направляют в учебный комбинат для практики в условиях Москвы. С 1959 г. в результате этого мероприятия значительно уменьшилась аварийность. Опыт показал, что постоянная связь автохозяинства с учебным комбинатом имеет большое значение и при вводе в эксплуатацию новых моделей легковых автомобилей. В 1959 г. с поступлением в эксплуатацию автомобилей «Волга» и ГАЗ-69 автобаза организовала через учебный комбинат ознакомление абонентов с особенностями их устройства и эксплуатации. Техминимум, рассчитанный на 12 учебных часов, прошли около 2000 человек.

При выдаче автомобиля диспетчер заполняет в 2 экземплярах прокатный лист. Первый экземпляр вы-

дается абоненту и является документом, своего рода путевым листом для эксплуатации автомобиля, второй – хранится в диспетчерской.

В прокатный лист заносятся все данные об автомобиле, инструменте, принадлежностях, указываются показания спидометра и наличие бензина в баке, техническое состояние автомобиля при выезде из автохозяйства и по возвращении. Здесь же приводятся все данные для расчета за прокат. Принятие и сдача автомобиля фиксируются подписями абонента и дежурного механика (в обоих экземплярах). Здесь же абонент подтверждает свое обязательство о сохранности автомобиля и ответственности.

При возвращении автомобиля в автохозяйство, после того как дежурный механик примет его, прокатный лист передается диспетчеру для расчета с абонентом. После расчета первый экземпляр прокатного листа передается в бухгалтерию, а второй – выдается на руки абоненту.

Автомобиль предоставляется абоненту в полной технической исправности, заправленный топливом и смазочными материалами, с опломбированным спидометром и его приводом и с эмблемой «Прокат» на переднем и заднем стеклах кузова. Автомобили, предназначенные к выпуску на линию, проверяются техническим и ремонтным персоналом накануне дня выдачи. Список подготовленных к выпуску автомобилей вывешивается в диспетчерской.

При сдаче автомобиля абонентом в случае, если обнаружатся какие-либо повреждения, отсутствие отдельных деталей, инструмента и т.д., дежурный механик вместе с ним составляет и подписывает в 2-х экземплярах акт для возмещения ущерба. До полного расчета другой автомобиль абоненту не предоставляется.

Для удобства абонентов в 1959 г. введен в практику прием заказов на подачу автомобилей по указываемому ими адресу, за особую плату. Это мероприятие полностью оправдало себя. Абонентам не надо тратить вре-

мя в ожидании очереди на получение автомобиля, а база может заранее планировать работу обслуживающего персонала. Выдача автомобилей на площадях (стоянках такси), организованная в свое время базой, не оправдала себя: этот способ ставит в более трудные условия работу обслуживающего персонала и может быть применен только в летнее время.

В процессе работы выявилась необходимость ввести на каждый автомобиль карточку наружных дефектов, не влияющих на его техническое состояние. В ней отмечаются все выявленные наружные дефекты, их появление и устранение. С введением карточки значительно упростилась техника выдачи и приема автомобилей, прекратились нарекания абонентов, иногда оспаривающих свою вину в повреждении автомобиля.

Обслуживание автотуристов и спортсменов

Подготовленный к выпуску автомобиль для дальних поездок (длительного пользования) укомплектовывается необходимым инструментом, кроме того, вместе с ним выдается ведро, буксирный трос, свечи, лампочки, диафрагмы, бензонасос, конденсатор, запасная камера, аптечка.

Поскольку автомобили в большинстве случаев берут в период отдыха, на базе была организована выдача, также во временное пользование, походных палаток, складной мебели, лыж, халатов, рукавиц, багажных площадок, устанавливаемых на крыше.

Широко используют прокатные автомобили для дальних летних туристических поездок – в Крым, на Кавказ, Рижское взморье и т.д. Такие поездки совершили в 1957 г. – 44 абонента, в 1958 г. – 73, в 1959 г. – 382.

Для популяризации автотуризма в вестибюле диспетчерской вывешены две светящиеся схемы туристских маршрутов – Подмосковья и дорог европейской части Советского Союза – с указанием заправок пунктов, гостиниц, станций технического обслуживания. При получе-

нии автомобиля в длительное пользование абонент может взять на базе памятку, в которой указаны схемы маршрутов европейской части, основные правила эксплуатации автомобиля «Прокат» при длительной поездке, приведены некоторые технические советы.

Нам представляется, что в развитии автотуризма большую роль должно сыграть содружество автопрокатных баз с автомобильными клубами, совместная пропагандистская работа.

Опыт показал, что на базах проката нужно иметь какое-то количество автомобилей повышенной проходимости (типа ГАЗ-69). Их берут охотники, рыболовы, т.е., кто собирается ехать в сельскую местность. В крупных городах автомобили повышенной проходимости должны составлять, на наш взгляд, 15–20% общего количества.

Структура и организация работы базы проката

При организации проката автомобилей в автобазе была создана специальная автоколонна в составе начальника, 3 дежурных механиков, выдающих и принимающих автомобили (они выполняют, по существу, функции браковщиков), 4 дежурных шоферов, 3 диспетчеров-кассиров и ремонтной бригады в составе бригадира, 5 слесарей, электрика, регулировщика. Остальные обязанности, связанные с прокатом автомобилей, в том числе и оформление абонентов, возложены на аппарат автобазы. Такой состав автоколонны в состоянии обеспечить эксплуатацию на условиях проката до 100 автомобилей.

В связи с увеличением количества прокатных автомобилей до 265 сформированы 3 автоколонны, каждая по 80–90 автомобилей. Обслуживание их сосредоточено в профилактории и организуется начальником профилактория и сменным мастером.

В обязанности начальника колонны и механиков входит выявление потребности в ремонте, оформление

заказа-заявки на его выполнение. По окончании осмотра и ремонта дежурный шофер ставит автомобиль в колонну как готовый к выдаче.

Диспетчеры организуют выпуск автомобилей и дают справки абонентам по вопросам проката. Введена должность техника-нормировщика, который оформляет заказы на ремонт аварийных автомобилей, ведет учет, передает сведения в плановый отдел для определения стоимости ремонта, через диспетчерскую передает счета абонентам, следит за их оплатой.

Опыт убеждает нас в том, что создавать крупные базы специально прокатных автомобилей нецелесообразно. Выгодней для автохозяйства и удобнее для абонентов организовывать по одной колонне из 80–100 автомобилей в хозяйствах, расположенных в разных районах города. Это позволит создать больше пунктов и оперативнее выдавать автомобили, исключит необходимость в дополнительных диспетчерах, старших диспетчерах, технике-нормировщике и других штатных единицах.

Для повышения коэффициента использования парка в осенне-зимний период целесообразно часть автомобилей использовать для других видов обслуживания населения.

Особенности эксплуатации автомобилей проката

Автомобиль обезличен. В среднем на один прокатный автомобиль в год приходится от 70 до 100 абонентов. Большинство их шоферы-любители, слабо знающие устройство автомобиля и не имеющие достаточной практики управления им. Это отражается на сроке службы автомобиля и объеме работ по его обслуживанию.

После возвращения автомобиля абонентом необходима тщательная проверка и подготовка его для дальнейшей эксплуатации. Автомобили возвращаются в базу, как правило, вечером и ночью.

Эксплуатация прокатных автомобилей неравномерна по времени года. Наиболее интенсивна она весной и летом, в предвыходные, выходные

и праздничные дни. Коэффициент выпуска автомобилей по базе составил в 1956 г. – 0,481, в 1957 г. – 0,419, в 1958 г. – 0,418, в 1959 г. – 0,504. В осенние и зимние месяцы он колеблется от 0,2 до 0,3.

С учетом особенностей эксплуатации, после ряда экспериментов в базе установлены следующие виды и порядок технического обслуживания и ремонта автомобилей.

Прежде всего – обслуживание после каждого выезда автомобиля. В объем его включено более 50–60% работ ТО-1. Особое внимание уделяется механизмам рулевого управления, передней подвески, тормозной системы, арматурным работам. Смазка автомобиля проводится в зависимости от пробега, по указанию технического отдела автобазы.

В базе для ежедневного обслуживания прокатных автомобилей созданы 2 бригады в составе мастера (на нем же обязанности контролера), 4 слесарей-монтажников, электрика-регулировщика и 3 мойщиц. Работа ведется в две смены.

В связи со значительным объемом работ после каждой поездки для прокатных автомобилей ТО-1 оказалось излишним. ТО-2 проводится через 5000 км пробега.

Для ремонта аварийных автомобилей при ремонтной мастерской организована бригада. Аварийность по группе прокатных автомобилей настолько велика, что зачастую приходится мобилизовывать весь состав мастерской для ремонта аварийных автомобилей. За 9 месяцев 1959 г. было 1165 повреждений, т.е. в среднем 4,4 на каждый списочный прокатный автомобиль.

Опыт эксплуатации легковых автомобилей на условиях проката показывает, что существующие нормы межремонтного пробега и службы шин не могут быть применены для них и должны быть пересмотрены. В среднем пробег прокатного автомобиля «Победа» до первого среднего ремонта составляет 40 тыс. км, до первого капитального ремонта 80–100 тыс. км, а после него до сле-

дующего капитального ремонта – не больше 50 тыс. км.

Срок службы шин не выше 24–25 тыс. км. Если затраты на износ и ремонт их на 1 км пробега по автомобилям с шоферами составляют 3,76 коп., то по группе прокатных автомобилей – 4,78 коп.

Себестоимость 1 км пробега легкового автомобиля, работающего на условиях проката, по отчетным данным автобазы за 9 месяцев 1959 г. составляет 45,03 коп., в том числе по элементам затрат:

- амортизация – 69 коп.;
- износ и ремонт шин – 4,78 коп.;
- смазочные материалы – 0,29 коп.;
- техническое обслуживание и ремонт – 10,66 коп.;
- накладные расходы – 20,61 коп.

Анализ себестоимости показывает, что с развитием проката, при увеличении годового коэффициента выпуска до 0,7–0,8 возможно снижение тарифа за счет уменьшения накладных расходов на километр пробега.

Роль общественности в улучшении проката

В соответствии с пожеланием абонентов при автобазе создана постоянная комиссия, в которую вошли представители Отдела по регулированию уличного движения, Управления таксомоторного транспорта и дирекции автобазы. Она разбирает случаи повреждения, аварии, наезды, нарушения правил движения и эксплуатации автомобилей.

Такой разбор сочетается с воспитательной работой. Комиссия предупреждает абонентов, направляет их в учебный комбинат для дополнительной тренировки в управлении автомобилем с инструктором (за особую плату). В отдельных случаях она может лишить абонента права пользоваться прокатным автомобилем на определенный срок или бессрочно. Эти мероприятия полностью оправдали себя.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 3, 1960 г.*

Новый автовокзал



В Пятигорске введен в эксплуатацию автовокзал с залом ожидания, кассовым залом, комнатой отдыха, комнатой матери и ребенка, медпунктом, камерой хранения, буфетом, почтовым отделением, красным уголком и библиотекой. От него ежедневно отправляются свыше 80 автобусов на Харьков, Ростов-на-Дону, Краснодар, Ставрополь, Кисловодск, Нальчик, Орджоникидзе, Ереван, Тбилиси и другие города и районные центры.

Около здания автовокзала – благоустроенная стоянка маршрутных и городских таксомоторов.

Рядом с автовокзалом выстроена станция технического обслуживания для индивидуальных владельцев автомобилей, автотуристов.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 8, 1960 г.*

Для удобства пассажиров



Вы подошли к стоянке таксомоторов, но на ней нет ни одного автомобиля – надо ждать. И вот самый быстрый вид городского транспорта теряет свои преимущества.

Москвичи нашли простой выход. Управление таксомоторного транспорта установило на стоянках колонки с телефонами.

Для того чтобы вызвать такси, надо открыть верхнюю дверку колонки и, сняв трубку с рычага, сделать по прямому про-



воду заказ в центральную диспетчерскую. Дежурный диспетчер вызовет автомобиль с ближайшей стоянки (также по прямому проводу) или даст по радио команду шоферу свободного таксомотора, находящегося поблизости. Правила пользования телефоном для вызова можно прочесть на табличке, укрепленной на колонке.

Введены и новые указатели стоянок такси, которые в темное время су-



ток освещаются неоновыми лампами. Здесь же указан городской телефон центральной диспетчерской.

Нововведение не только создает удобства пассажирам, но и облегчает работу шоферов.

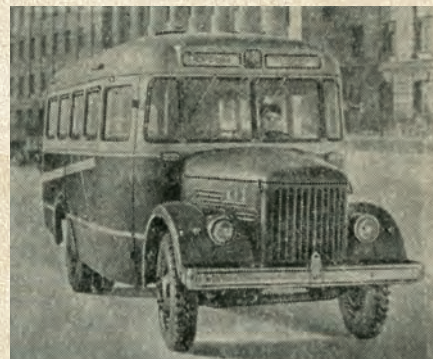
*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 11, 1960 г.*

Курганские автобусы

В Кургане вступил в строй новый автобусный завод, который в дальнейшем станет самым крупным заводом по выпуску автобусов в нашей стране. В настоящее время для производства на этом заводе принят автобус ПАЗ-651. Автобусы, выпускаемые Курганским заводом, будут направляться

в города и сельские местности Урала, Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии. В этом году Курганский завод должен будет выпустить первые 500 автобусов.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 4, 1958 г.*



Вопросы повышения качества обслуживания населения постоянно находятся в центре внимания работников пассажирского автомобильного транспорта. Немаловажное значение при этом имеет строительство станций, автобусных павильонов и других линейных сооружений.

Линейные сооружения пассажирского автотранспорта

Б. Будрин

Для обеспечения нормального автобусного движения необходимы станции на конечных пунктах маршрутов, где регистрируются приход и уход автобусов, оказывается техническая помощь, обеспечиваются отдых и питание бригад. На трассах дальних автобусных маршрутов, с интервалами движения 15 и более минут, должны, кроме того, сооружаться крытые павильоны, рассчитанные на 10–12 пассажиров.

Эксплуатация таксомоторного транспорта требует организации разветвленной сети стоянок с диспетчерскими пунктами, осуществляющими прием вызовов такси по телефону и контроль за их работой.

Управление пассажирского автотранспорта Моссовета поставило перед собой задачу построить большее количество хорошо архитектурно оформленных и вместе с тем недорогих и несложных по конструкции линейных сооружений.

Строительство конечных автобусных станций однолинейных маршрутов производится по типовому проекту автобусного павильона, разработанному конторой «Автотрансстройпроект» Министерства автотранспорта РСФСР. Павильон деревянный, покрыт кровельным железом или толем и состоит из крытой платформы для ожидания пассажиров и помещения для дежурного диспетчера.

Для узловых пунктов автобусных маршрутов, обслуживающих более трех автобусных линий, требуется строительство станций вокзального типа. К такому типу относится построенная в Москве в 1949 г. автобусная станция «Таганская», являющаяся конечным пунктом трех маршрутов – городского, пригородного и загородного. Это одноэтажное кирпичное сооружение состоит

из следующих помещений: диспетчерской, комнаты для отдыха бригад, буфета, кассы предварительной продажи билетов, кладовых для хранения запасных баллонов, инструмента и масла. Диспетчерская расположена в застекленном помещении, обеспечивающем хороший обзор автобусных стоянок, расположенных у станции. Для пассажиров, ожидающих автобусы, устроены удобные скамьи.

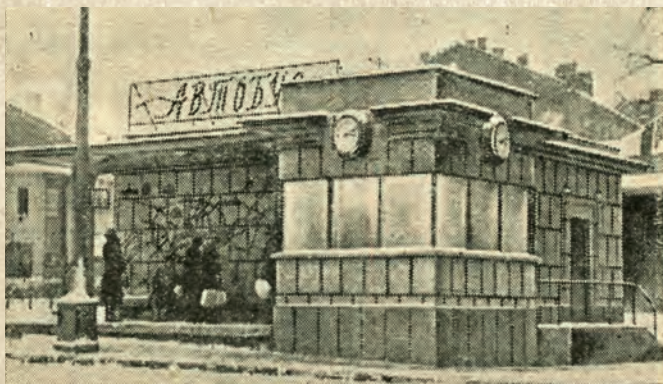
В 1949 г. началось строительство специальной автобусной станции для обслуживания загородных маршрутов. Она расположена вблизи Октябрьской площади столицы и будет обслуживать пять загородных маршрутов протяженностью от 40 до 130 км.

Станция будет иметь платформы и зал для ожидания автобусов, кассы предварительной продажи билетов, диспетчерскую, комнату отдыха бригад, буфет, слесарную мастерскую и кладовые для хранения запасных частей, резины, инструмента и смазочных материалов. Станция будет радиофицирована, на ней устраивается световая сигнализация для объявления о посадке пассажиров на автобусы.

На наиболее крупных остановочных пунктах загородных автобусных маршрутов с интервалами движения более 15 минут Управление устанавливает крытые павильоны для пассажиров. В 1949 г. такие павильоны построены на шести пригородных и загородных маршрутах.

Диспетчерские пункты таксомоторного транспорта до последнего времени располагались в автобусных, троллейбусных и трамвайных станциях, киосках «Мосгорсправки» и в других случайных помещениях. В 1949 г. начаты работы по сооружению специальных павильонов для этих пунктов. Павильоны оригинальной конструкции и окраски, напоминающей стандартный кузов легкового такси, рассчитаны на одного диспетчера, снабжены телефонами и рекламными газосветными установками.

Рост автобусного и таксомоторного транспорта и повышение культуры обслуживания пассажиров требуют расширения строительства линейных сооружений и в связи с этим срочного разрешения вопроса о средствах, фондах на строительство и о проектировании линейных сооружений. Проекты сооружений должны быть типовыми. В них нужно учесть различные условия движения в крупных, средних и небольших городах.



Автобусная станция вокзального типа – «Таганская»

Опубликовано в журнале «Автомобиль» № 1, 1950 г.

Доставка продуктов на дом на автомобилях

Торговая сеть Москвы широко практикует доставку продуктов на дом по заказу. Продукты доставляются на специально оборудованных для этого автомобилях «Москвич» 1-й автобазы Союзторгтранса.

Прикрепленные к магазинам автомобили ежедневно совершают большое количество выездов.

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 1, 1951 г.*



Опытный образец автобуса ПАЗ-652



Заводы автомобильной промышленности выпустили опытные образцы новых автобусов. Павловский завод автобусов построил опытный образец нового автобуса ПАЗ-652 с общим числом мест 32 и числом мест для сидения – 23. Автобус создан на базе агрегатов грузового автомобиля ГАЗ-51.

Автобус ПАЗ-652 предназначен для городских и пригородных пассажирских перевозок и значительно комфортабельнее автобуса ПАЗ-651, который выпускается в качестве автобуса служебного назначения.

Двигатель форсированный, с измененными впускным и выпускным трубопроводами, снабжен сдвоенным карбю-

ратором К-21 от автомобиля ЗИМ; мощность его 90 л.с. при 3600 об/мин.

Кузов вагонного типа – цельностальной, сварной с трубчатым каркасом. С правой стороны кузова имеются две двери, одна из них, предназначенная для входа пассажиров, расположена за задним колесом, что повышает безопасность посадки. Обе двери двустворчатые с пневматическим управлением. Кабина водителя отделена от пассажирского салона невысоким барьером и имеет отдельную дверь с левой стороны автобуса. Пассажирские сидения расположены в два ряда, проход между ними имеет ширину 0,5 м. Высота в проходе 1850 мм.

В автобусе обращено большое внимание на улучшение обзорности для водителя и пассажиров, с этой целью значительно увеличена площадь остекления кузова. Передние и задние стекла автобуса гнутые, боковые окна расширены, скаты крыши выполнены прозрачными из органического стекла.

Оригинально выполнена система отопления автобуса. Радиатор, расположен-

ный справа от двигателя, зимой используется как калорифер для отопления салона. Проходящий через радиатор воздух нагревается в нем и с помощью вентилятора по специальному коробу, выполненному в барьере, отделяющем место водителя, поступает в пассажирское помещение. В теплое время года нагретый воздух выходит наружу через специальное отверстие в кузове.

Над средней стойкой лобового стекла установлены большие часы, которые хорошо видны пассажирам и шоферу. По сравнению с автобусом ПАЗ-651 габаритные размеры автобуса ПАЗ-652 увеличены, длина его 7100 мм, ширина 2400 мм, высота без нагрузки 2700 мм. Сухой вес опытного образца 4000 кг, в дальнейшем вес автобуса предполагается уменьшить до 3800 кг. Опытный образец нового автобуса проходит заводские ходовые испытания.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 6, 1956 г.*

Платная автостоянка автомобилей в Москве



К услугам автомобилистов в центре Москвы, на площади Свердлова, производственный комбинат «Автотехобслуживание» открыл платную стоянку легковых автомобилей.

Если вы приехали в Москву на автомобиле и хотите погулять по центру города, пойти в театр или кино, на этой стоянке можно оставить автомобиль на несколько часов, а в случае необходимости и на более продолжительное время. Стоимость хранения автомобиля 50 коп. в сутки, но если автомобиль стоял меньше 5 час., то за каждый час нужно уплатить по 10 коп.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 2, 1961 г.*

Как только появился автомобиль, так сразу появились и проблемы безопасности дорожного движения, причем в отношении всех его участников, включая пешеходов. По мере роста автотранспортного парка возрастает и необходимость решения вновь возникающих вопросов в сфере безопасности дорожного движения. Об этом свидетельствует статья, опубликованная в журнале «Автомобильный транспорт» более шестидесяти лет назад.

Улучшить условия движения на автомагистралях

А. Бируля

В процессе эксплуатации построенных в 1951–1952 гг. автомагистралей накоплен известный опыт организации движения, свидетельствующий о необходимости уточнения ряда нормативов и технических условий на проектирование дорог, а также правил движения по ним.

Интенсивность движения на автомагистралях оказывается значительно большей, чем было установлено предварительными расчетами, и продолжает расти. Возникли существенные новые вопросы, касающиеся как организации движения, так и эксплуатации дороги, в решении которых необходимо совместное участие дорожников и автомобилистов. В первую очередь нуждаются в пересмотре правила и организация движения транспорта.

Водители автомобилей в подавляющем большинстве удовлетворительно подготовлены для езды в условиях городов. Однако некоторые приемы и правила движения автомобилей в городе становятся непригодными на автомагистрали. Регулирование движения на автомагистралях должно быть в ряде случаев даже более строгим, чем в городах, и подчинено очень важному принципу – обеспечению максимальных скоростей и минимального времени пробега при полной безопасности движения.

До сих пор на автомагистралях, даже таких, как Москва – Симферополь, перед каждым незначительным закруглением установлены предупреждающие знаки, которые обязывают снижать скорости и тем самым запрещают обгон с выездом из ряда. Между тем кривые на автомагистралях весьма пологие, имеют радиусы в сотни и тысячи метров, и при достаточной видимости здесь нет препятствий для обгона.

Некоторые местные правила запрещают обгон на вершине подъемов без указания величины подъема, в то время как подъемы составляют значительную часть протяжения автомагистралей и на многих из них никакой опасности при обгоне не возникает.

Такие общие ограничения обгона следует отменить и устанавливать знаки, прямо или косвенно запрещающие обгон, лишь в тех местах, где это действительно необходимо, а знаки, предупреждающие о поворотах, – только перед кривыми небольшого радиуса.

Распространенным препятствием для свободного движения автомобилей на автомагистрали с повышен-

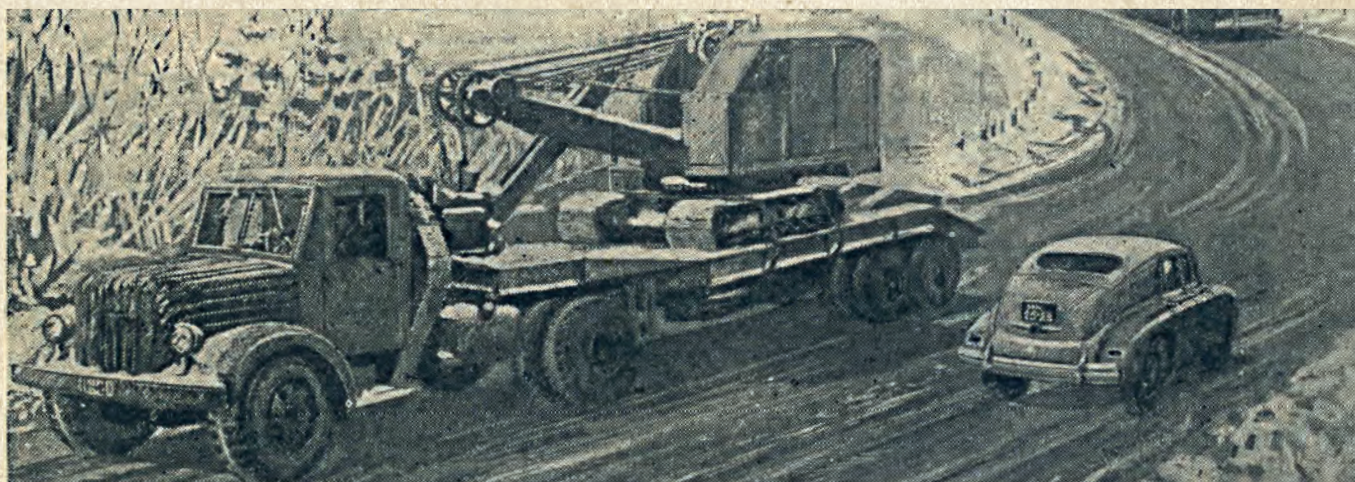
ными скоростями является выезд водителей на ось дороги. Движение по оси дороги автобуса, грузового автомобиля и особенно автопоезда чрезвычайно препятствует обгону и заставляет весь поток транспорта двигаться со скоростью автомобиля, медленно идущего по середине дороги.

Требование уступить место для обгона, о котором водители следующих сзади автомобилей заявляют звуковыми сигналами, нередко игнорируется. К тому же на автомагистралях, где движение происходит с повышенными скоростями, водители многих автомобилей из-за шума работающего двигателя не слышат звуковых сигналов. Езда посредине проезжей части на автомагистралях, за исключением времени обгона, должна пресекаться органами дорожного надзора и квалифицироваться как весьма тяжелое нарушение правил движения.

Недисциплинированность водителей и несовершенство организации движения на автомагистралях приводит многих автомобилистов и дорожников к неправильному выводу, будто ширина двухполосной проезжей части в 7 м недостаточна и ее необходимо увеличить. Этот совершенно неверный вывод должен отпасть при четкой организации и регулировании потоков транспорта.

Назрел вопрос о значительном уменьшении на автомагистралях мест, где ограничивается скорость движения. Необходимо обеспечить автомобилям возможность двигаться со скоростью, на которую рассчитана дорога. На тех участках магистралей, где может быть исключено движение конного транспорта, целесообразно устанавливать скорости, медленнее которых движение недопустимо.

Опыт эксплуатации автомагистралей подсказывает желательность осуществления ряда мероприятий, повышающих безопасность движения. В первую очередь целесообразно увеличить ширину обочин, которые психологически служат полосой безопасности, а также пологость откосов дорожного полотна. Это уменьшит стремление водителей двигаться ближе к оси дороги и подальше от бровки полотна. Соображения о том, что на оси покрытия меньший



На повороте

поперечный уклон, мало существенны, поскольку поперечные уклоны современных покрытий всего 1½–2%.

Особенно важным, как показал опыт, является увеличение числа переездов через автомагистрали в двух уровнях. До сих пор на автомагистралях очень мало взаимных пересечений автомобильных дорог в двух уровнях, что приводит к снижению средних скоростей движения и не уменьшает аварийности. Отсутствие безопасных переездов заставляет водителей транспорта местных направлений двигаться по случайно возникающим переездам. Убеждение некоторых дорожников, что неорганизованный переезд через дорогу возможен лишь при низких насыпях, неосновательно и противоречит опыту эксплуатации автомагистралей. Такие переезды возникают даже при высоте насыпи до 3,0–3,5 м. Основной мерой предотвращения неорганизованных переездов являются устройство специальных переездов в двух уровнях и густая древесная посадка в виде полос по сторонам автомагистрали. До сих пор на наших автомагистралях мало использована возможность пропуска местных дорог под высокими насыпями, большими мостами, путепроводами.

Необходимо не только улучшить правила движения по магистралям, но и обратить внимание на введение новой техники, облегчающей вождение автомобилей.

На воздушном, водном и железнодорожном транспорте нашли достаточно широкое применение многочисленные и эффективно действующие автоматические приборы управления, а на автотранспорте техника в этом отношении сильно отстает.

Водитель автомобиля поставлен сравнительно с водителями других видов транспорта в тяжелые условия, особенно при длительном движении с высокими скоростями. У водителей автомобилей все время напряжены мышцы рук и ног, зрение и слух, чрезвычайно обострено внимание. При таких условиях движение с высокими скоростями в потоке других автомобилей становится трудным и небезопасным. Пора снабдить автобусы, автопоезда, а также легковые автомобили, двигающиеся с

высокими скоростями, радиоприборами, облегчающими и регулирующими вождение.

Конструкторы автомобилей учитывают условия работы водителей лишь в городах и не предусмотрели пока особых условий движения на автомагистралях. По нашему мнению, должны быть разработаны сигналы, заменяющие звуковые, особенно радиосигнал для требования уступить дорогу обгоняющему. Следует также сконструировать приборы, основанные на принципе радиолокации, для регулирования расстояния между автомобилями. Необходимо принять решительные меры по устранению опасности ослепления водителей ночью светом фар встречных автомобилей.

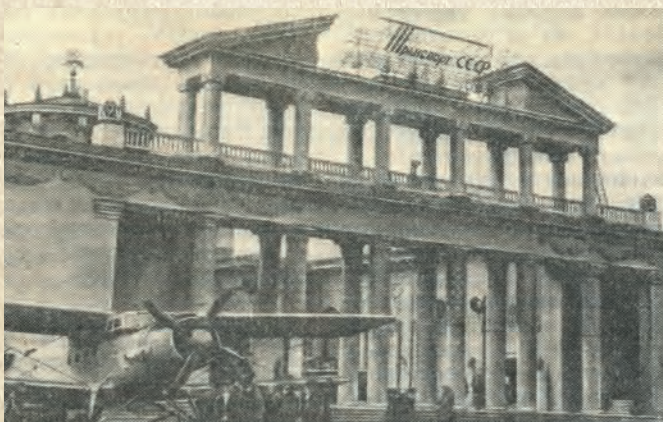
Упорядочению организации движения на автомагистралях должно способствовать улучшение технической помощи водителям в пути. Существующие станции технического обслуживания расположены на весьма значительных расстояниях и не удовлетворяют потребностей в технической помощи. Однако на автомагистралях имеются в среднем через каждые 50 км комплексы зданий дорожно-ремонтного пункта, которые вполне могут быть одновременно использованы для оказания простейшей технической помощи автомобилям, особенно легковым автомобилям индивидуального пользования, количество которых с каждым годом возрастает. Потребности в мелких исправлениях автомобилей, в заправке их водой, в наиболее ходовых запасных частях, материалах или инструментах, потребности водителей в отдыхе, а также в квалифицированном совете механика могут и должны быть удовлетворены на дорожно-ремонтных пунктах.

Постановка изложенных выше вопросов диктуется опытом эксплуатации автомагистралей. Разрешением их должны заняться конструкторы автомобилей, эксплуатационники и дорожники.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 9, 1954 г.

Обзор выставок – один из первоначальных источников для ознакомления с передовыми достижениями в различных сферах деятельности экономики страны. Не является здесь исключением и транспортная отрасль, регулярно проводящая свои форумы, конференции и выставки. В разрезе развития истории транспортного комплекса интересна информация о Выставке достижений народного хозяйства, где в 1959 году был открыт павильон «Транспорт», распахнувший свои двери не только для профессиональных автомобилистов, но и обычных жителей нашей страны.

На выставке достижений народного хозяйства СССР



Два месяца назад гостеприимно распахнула свои двери Выставка достижений народного хозяйства СССР. Миллионы людей уже посетили этот чудесный городок, где в едином комплексе показано все то лучшее, чем богата наша страна, все то, что создано самоотверженным трудом советского народа.

Главная цель этой грандиозной выставки – пропаганда передового опыта во всех отраслях народного хо-

зяйства. Перед посетителями открывается незабываемая картина достижений промышленности, строительства, транспорта, сельского хозяйства. Каждый, кто был или будет здесь, имеет возможность позаимствовать богатейший опыт передовых коллективов, лучших тружеников, ознакомиться с новинками в области науки и техники, с развитием культуры.

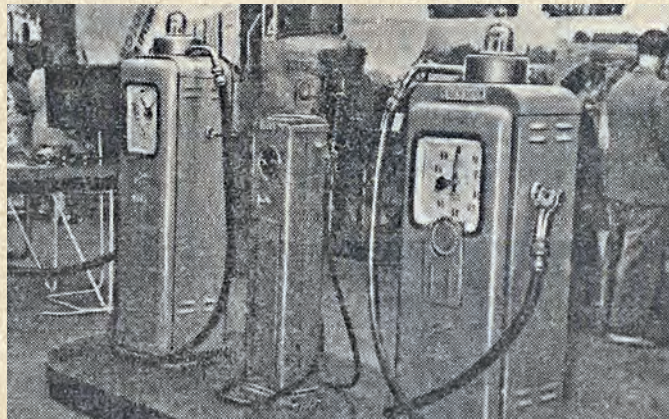
Десятки тысяч экспонатов выставки размещены в 71 павильоне, 18 из которых созданы в этом году заново. Среди них павильон «Транспорт СССР». В нем представлены достижения всех видов транспорта.

Специальный зал этого павильона отведен для раздела «Автомобильный транспорт». Здесь все интересно для работников автотранспорта, для автомобилистов-любителей, для тех, кто изучает автомобильное дело.

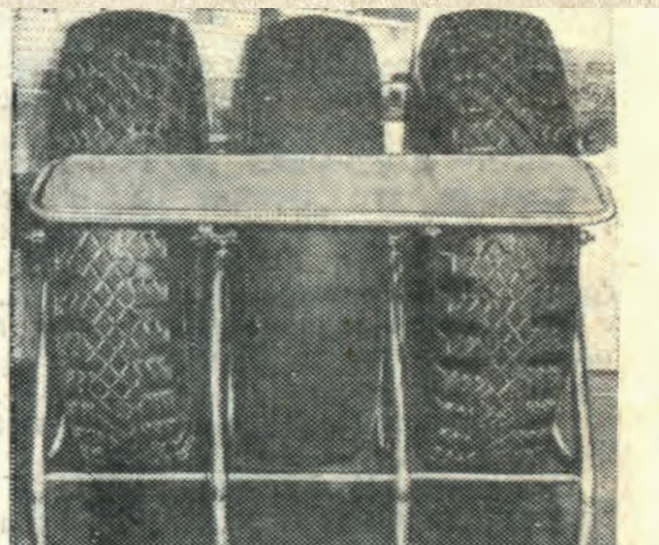
Поистине поразительна картина роста автомобильного транспорта нашей страны, о котором получаешь представление при осмотре раздела. За сравнительно короткий срок он превратился из местного вида транспорта в общегосударственный, имеющий важное народнохозяйственное значение.



Общий вид раздела «Автомобильный транспорт»



Образцы оборудования для заправки автомобилей топливом и маслом (слева направо): топливораздаточная колонка модели 395, маслораздаточная колонка модели 357, топливораздаточная колонка модели 384



В центре показана покрышка 260 20 с сильно изношенным протектором, а слева и справа от нее – такие же покрышки, восстановленные методом наложения нового протектора на Ленинградском шиноремонтном заводе. Они имеют четкий глубокий рисунок и по внешнему виду почти не отличаются от новых покрышек. Эффективность этого метода доказана на практике. Покрышки, имеющие прочный каркас, могут ремонтироваться наложением протектора 2–3 раза. Общий пробег их после ремонта достигает гарантийного пробега новых шин, а в отдельных случаях превышает его

Наглядна и убедительна экспозиция, рассказывающая об организации автомобильных перевозок. На большой электрифицированной карте обозначены маршруты регулярных междугородных перевозок пассажиров и грузов. Цифры и диаграммы на многочисленных панно, стендах, фотографиях повествуют о том, какими темпами будет развиваться автомобильный транспорт в семилетке.

Ряд фотографий показывает новые автобусные вокзалы и автостанции, иллюстрирует обслуживание населения городов автобусными и таксомоторными перевозками. Огромное панно переносит посетителей на участок автомагистрали Москва – Горький, а серия последова-

тельно расположенных фотографий знакомит их с автомагистралью Москва – Симферополь.

Здесь же можно познакомиться с работой диспетчерского пункта. А рядом экспонируется автомобиль-такси «Москвич-407Т», снабженный радиостанцией АРС-1, которая позволяет шоферу постоянно поддерживать связь с центральным диспетчерским пунктом.

Большое место уделено развитию грузового автотранспорта и, в частности, централизованным перевозкам грузов, осуществляемым автохозяйствами общего пользования. На стендах пропагандируются достижения лучших шоферов, работающих на автопоездах.

Много интересных материалов посвящено перевозкам грузов для промышленности и торговли. На стендах демонстрируются фотографии металловозов, лесовозов, муковозов, мебеливозов и других специальных автомобилей. Показано также применение погрузочно-выгрузочных механизмов. На отдельном стенде – перевозки строительных грузов.

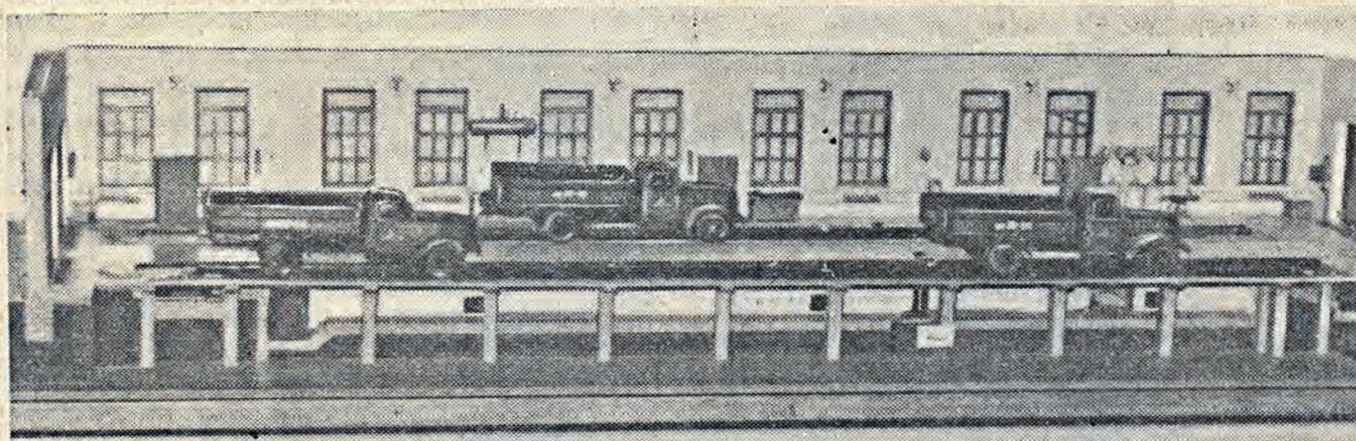
Целое панно отведено использованию автомобилей в сельском хозяйстве: при перевозках зерна, свеклы, кукурузы, хлопка и других грузов.

Запоминаются экспонаты, иллюстрирующие механизацию и автоматизацию процессов технического обслуживания эксплуатационных ремонтов автомобилей.

Широко представлены образцы нового гаражного оборудования. На специальном стенде показан рост производства различных станков, приспособлений, устройств за семилетие. А рядом, графически изображено снижение трудоемкости обслуживания и эксплуатационных ремонтов. В 1965 г. по сравнению с 1958 г. она сократится на 40,2%.

Для того чтобы только перечислить все стенды, установки, приборы, экспонируемые в этом разделе, потребовалось бы несколько страниц. Назовем лишь некоторые из них.

Грозненский завод ГАРО демонстрирует четырехстоечный электромеханический подъемник модели 437, на



Макет поточного профилактория автохозяйства, изготовленный Казахским научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта. Он оснащен устройствами, приспособлениями, приборами, облегчающими выполнение основных трудоемких работ технического обслуживания. Передвижение автомобилей на поточных линиях механизировано



Стенд, иллюстрирующий рост автомобильных перевозок различных грузов в 1958 и 1965 гг. по сравнению с 1951 г.

котором установлен автомобиль «Волга». Каждый может убедиться, какой хороший доступ к нижней части автомобиля обеспечивает этот подъемник.

В новой компрессорной установке модели 1101, выпуск которой осваивается Бежецким заводом ГАРО, помимо увеличенной производительности и рабочего давления, привлекает высокий уровень автоматизации.

Очень интересна и другая новинка – стенд модели 191 для балансировки колес легковых автомобилей.



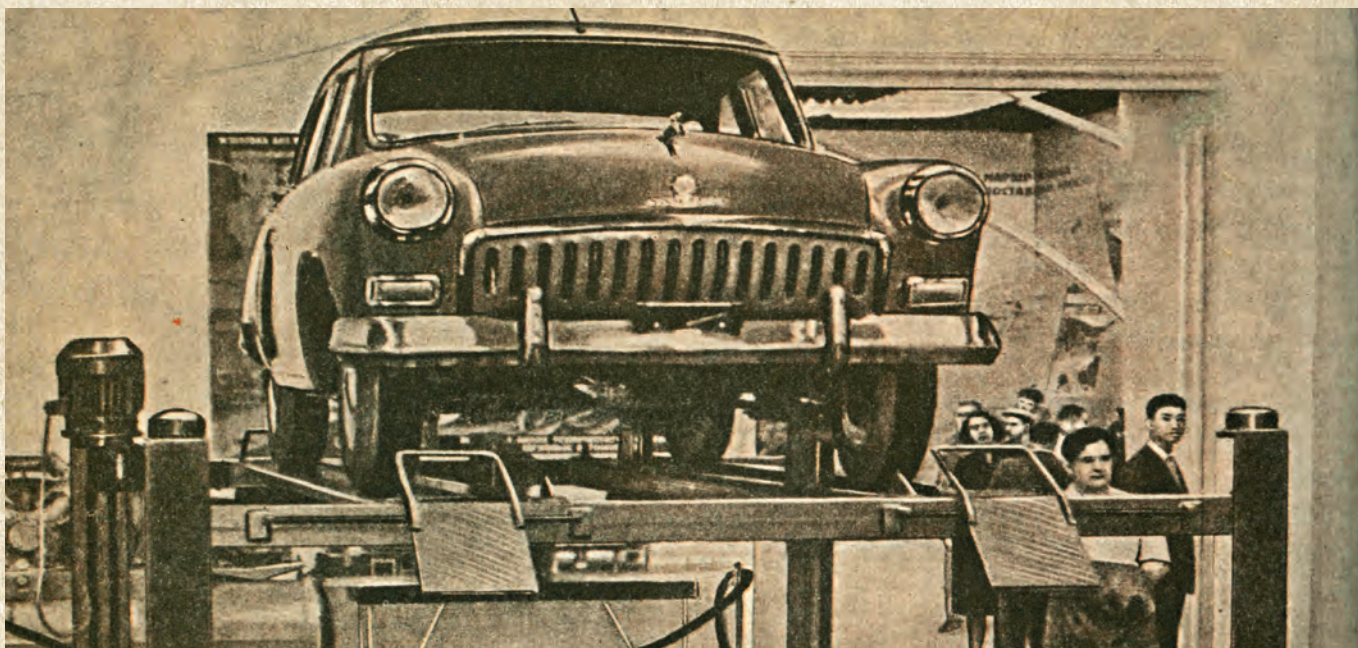
У модели кибернетического светофора СКЛ-2. Методист раздела рассказывает о принципе его работы. Эта установка может самостоятельно, без вмешательства человека регулировать движение на перекрестках улиц или дорог в зависимости от интенсивности потока транспортных средств и пешеходов, причем обеспечивать беспрепятственный проезд пожарных автомобилей и автомобилей скорой помощи

Несколько экспонатов посвящено механизации смазочных и заправочных работ. Среди них – установка модели 354 для централизованной смазки и заправки автомобилей.

Представлены также комплекты приборов для проверки и регулировки электрооборудования, топливной аппаратуры дизелей, карбюраторных двигателей, шиномонтажное и шиноремонтное оборудование и др.



Стенд, показывающий рост производства гаражного оборудования и снижение трудоемкости технического обслуживания и эксплуатационных ремонтов автомобилей за период с 1951 по 1965 гг.



Автомобиль «Волга», установленный на четырехстоечном электромеханическом подъемнике

Образцы своей продукции – покрышки, восстановленные наложением нового протектора, – показывает Ленинградский шиноремонтный завод.

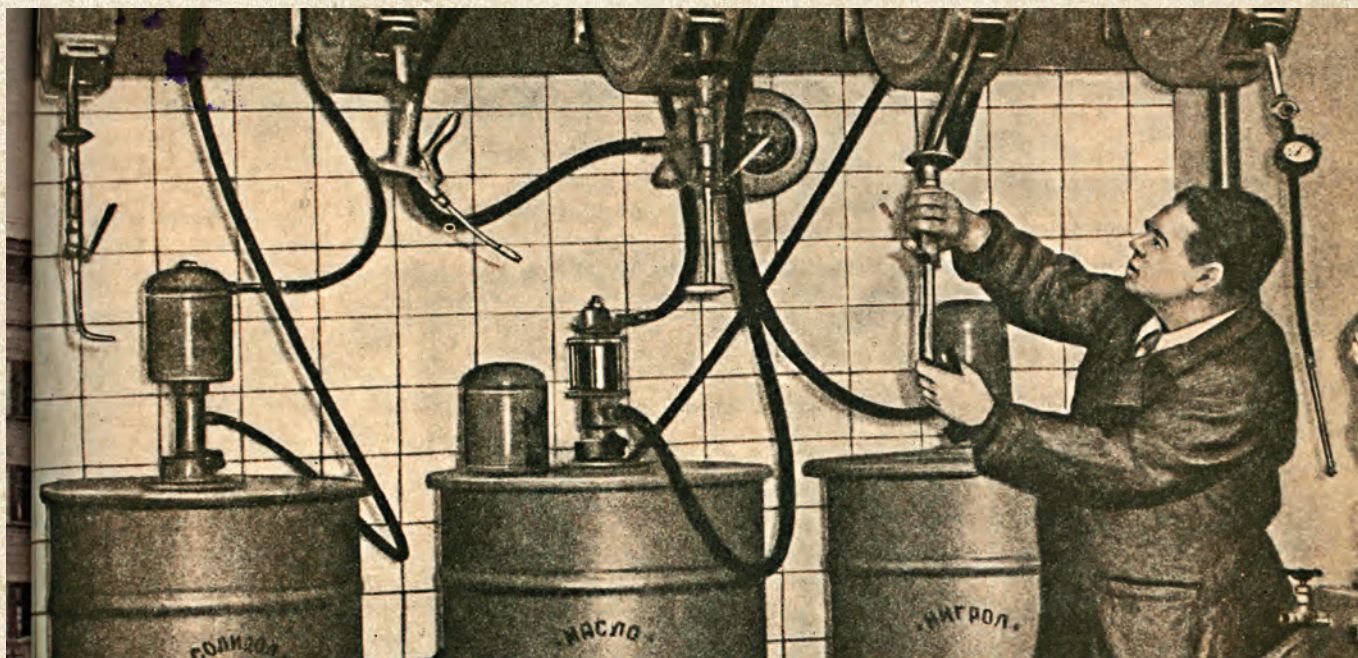
И еще один экспонат, около которого всегда много посетителей, – это модель кибернетического светофора СКЛ-2, сконструированного Ленинградским электротехническим институтом им. Бонч-Бруевича.

Работники автотранспорта смогут почерпнуть для себя много полезного и в таких павильонах выставки, как

«Машиностроение», «Химия», а также на открытых площадках, где выставлены современные модели грузовых автомобилей и автобусов, различные погрузочно-выгрузочные механизмы.

Редакция предполагает и в дальнейшем регулярно освещать на страницах журнала отдельные экспонаты, представленные на выставке.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 8, 1959 г.



Установка для централизованной смазки и заправки автомобилей

Сегодня одной из проблем на автомобильном транспорте является нехватка водительских кадров, от уровня подготовки которых напрямую зависит безопасность перевозок. О том, как подходили к решению этого вопроса в начале сороковых годов прошлого столетия, рассказывается в ниже публикуемой статье.

Новая система подготовки шоферов

М. Коссовский

Наркомат автомобильного транспорта РСФСР разработал и в ряде школ ввел новую систему подготовки шоферов.



Чтобы правильно оценить значение новой системы, рассмотрим основные недостатки, отрицательно влиявшие на качество подготовки водителей.

Учебные программы были перегружены излишним материалом без учета последующего повышения квалификации шоферов на 2-й и 1-й классы. Учебные планы страдали многопредметностью.

В результате курс обучения растягивался до 800 и даже 1000 час. На подготовку шофера с отрывом от

производства затрачивалось 3–5 месяцев, а без отрыва от производства – 6–8 месяцев, не считая 1–2-месячного срока стажирования.

Другой, не менее серьезный недостаток программ, – превалирующее значение в них теоретической части обучения над практической. Теоретические занятия проводил преподаватель, практические – инструктор, причем преподаватель, как правило, не посещал практических занятий, а инструктор, подчас, не мог дать правильного теоретического

обоснования вопросов, возникавших в ходе этих занятий.

В процессе подготовки шофера одним из важнейших звеньев, безусловно, является производственная практика, т.е. стажирование в хозяйстве за рулем автомобиля, выполнение операций по техническому обслуживанию автомобиля, участие в ремонтных работах. Одной школьной подготовки, как бы высококачественна она ни была, недостаточно для того, чтобы доверить руль автомобиля молодому водителю.

Как же обстоит дело со стажированием в действительности?

Школы и курсы никакой связи с курсантами во время их стажирования не имели. Отношение многих автохозяев к стажированию совершенно недопустимое. Достаточно сказать, что стажеров часто не допускают к автомобилю, а используют в качестве грузчиков, подсобной рабочей силы и т.д. Если к этому прибавить отсутствие программы стажирования, крайне недостаточный контроль за его прохождением, не всегда правильный подбор наставников, то не удивительно, что иной учащийся по окончании срока стажирования забывал то, что знал в момент прихода в автохозяство, и терял тот небольшой объем практических навыков, который он приобрел на курсах.

Далеко недостаточное внимание уделяется вопросам оборудования школ и изготовления наглядных пособий. Нас еще во многом не могут удовлетворить ни качество, ни количество выпускаемых наглядных пособий. Но беда в том, что даже имеющиеся оборудование и наглядные пособия используются плохо. Это объясняется в известной мере чрезмерно большим количеством часов, отведенных в программах на теоретическое изложение предмета «Автомобиль». Имея достаточно времени на неоднократное повторение учебного материала, некоторые преподаватели не заботятся об оснащении своих уроков наглядными пособиями, довольствуясь мелом, доской и записями.

Это убедительно доказывает следующий характерный факт. Преподаватели ряда автошкол, которым было поручено провести курс обучения по новой программе Народного комиссариата автомобильного транспорта РСФСР (НКАТ РСФСР), сразу же поставили перед руководством школ вопрос о дооборудовании классов. Как и следовало ожидать, многое нужное и ценное из оборудования

оказалось тут же, в собственных школьных гаражах. Серьезный недостаток в методике преподавания заключается еще в том, что преподаватели отводят до 50% времени на диктовку основных сведений по теории. Между тем достаточно было ряду преподавателей применить на практике новую программу НКАТ РСФСР, как сам собой встал вопрос о сокращении диктовки до минимума, о необходимости приучать учащихся пользоваться книгой.

Новая программа подготовки шоферов рассчитана при обучении без отрыва от производства на 400 час., а при обучении с отрывом от производства – на 364 часа.

По учебному плану в 400 час. школа готовит стажера, который по окончании обучения должен пройти в автохозястве стажирование в течение 1–2 месяцев.

Учащийся, подготавливаемый по учебному плану в 364 часа, по окончании трехмесячного курса обучения получает удостоверение шофера 3-го класса, дающее ему право самостоятельной работы за рулем автомобиля.

К преимуществам новой программы следует прежде всего отнести полное ее соответствие требованиям, предъявляемым к шоферу 3-го класса.

Если в старых программах был самостоятельный предмет «Автоматериалы», то в новой программе необходимый будущему шоферу минимум сведений по автоматериалам дается на соответствующих занятиях при прохождении курса «Автомобиль».

Вместо предмета «Гаражное хозяйство» введен предмет «Работа шофера в гараже и на линии», включающий элементарные сведения, крайне необходимые шоферу с первых же шагов его практической работы. Программа по военной подготовке составлена в соответствии с требованиями, предъявляемыми к военному шоферу.

В новой программе установлена определенная и наиболее целесообразная последовательность в проведении лекций-бесед, семинаров и практических работ. В ней конкретно указывается, после какой именно лекции-беседы должен быть проведен данный семинар, после какого именно семинара данные практические работы.

Установленный порядок прохождения курса «Автомобиль» кладет конец дискуссии о последовательном или параллельном прохождении разделов этого курса: одновременное преподавание в группе разделов «Двигатель», «Карбюрация», «Электрооборудование» в т.д. не может больше иметь места.

Сама система подготовки шоферов по учебному плану в 364 час. в своей основе коренным образом отличается от организации учебного процесса по плану в 400 час.

Особенность подготовки по учебному плану в 364 часа заключается в том, что стажирование проходит одновременно с обучением в школе, что классные занятия и производственная практика в гараже представляют собой единый учебный процесс. Это именно и дает возможность в течение 92 дней подготовить не стажера, а шофера 3-го класса.

С первого же дня учащиеся занимаются день в школе, день в автохозястве, такое чередование занятий продолжается до выпуска из школы и сдачи испытаний в Госавтоинспекции.

В целях проверки новой системы подготовки шоферов на практике НКАТ РСФСР организовал 14 групп при автомобильных школах треста Трансэнергокадры в Ленинграде, Воронеже, Сталинграде, Саратове, Новосибирске, Иркутске, Свердловске, Челябинске, Мончегорске (за полярным кругом), Ростове-на-Дону и Грозном.

По группам, закончившим обучение, учащиеся в течение 3 месяцев прошли полностью всю программу,

Учебный план подготовки шофера 3-го класса по новой программе НКАТ РСФСР

Наименование предметов	Учебные часы			
	Лекции	Семинары	Практические работы	Всего
Политзанятия	20	–	–	20
Правила движения	28	–	–	28
Автомобиль, его работа, устройство и регулировка	134	76	42	252
Основные приемы слесарных работ	–	–	20	20
Работа шофера в гараже и на линии	18	–	–	18
Военная подготовка	18	4	4	26
Итого	218	80	66	364
Управление автомобилем	30 час. учебной езды на каждого учащегося			

включая стажирование, и получили удостоверения шофера 3-го класса. Результаты испытаний были хорошие. Следует подчеркнуть, что по другим группам, в которых обучение в тех же школах проводилось по старой программе, результаты испытаний были ниже.

То обстоятельство, что теоретические и практические занятия по всему курсу «Автомобиль» проводились одним и тем же преподавателем от начала и до конца, не могло не способствовать успеху обучения, так как этим было достигнуто единство преподавания основной дисциплины учебного плана, на которую отводится 70% времени классных занятий.

Но самым важным следует, конечно, признать то, что учащиеся этих групп прошли производственную практику в автохозяйстве. Чередование классных занятий с работой в автохозяйстве является исключительно важным фактором в подготовке шоферских кадров.

В первый день практики учащиеся знакомятся с автобазой. В течение второго дня – с процессом подготовки автомобиля к выезду, работой шофера на линии, осмотром автомобиля и постановкой его на место по возвращении в гараж. В течение следующих 3 дней учащиеся самостоятельно выполняют работы по уборке, мойке, обсушке и протирке автомобиля, смазке, смене масла в картерах двигателя,

коробки передач и заднего моста, заклеивке камер холодным способом, изготовлению манжет и тому подобным несложным операциям. Практикой руководят начальники цехов и бригадиры.

Следующий этап производственной практики начинается после сдачи испытания в ГАИ на получение прав стажера. Будучи прикреплен к шоферу-наставнику на все время стажирования, учащийся, под его руководством, самостоятельно управляет автомобилем и обучается выполнять все обязанности шофера в нормальных эксплуатационных условиях.

В течение 16 дней стажирования учащиеся, кроме работы за рулем, проходят также практику в регулировочном цехе, в электроцехе, в мастерских автобазы, на постах технических осмотров.

Практика и стажирование проводятся по определенной программе, которая выдается школой шоферам-наставникам, начальникам цехов и самим учащимся.

Характерная особенность периода стажирования заключается в том, что стажер не порывает связи со школой и стажирование находится под двойным контролем – со стороны школы и автохозяйства.

Новая система подготовки шоферов на практике полностью оправдала себя.

Однако необходимо учесть следующее: большинство организуемых

автошколами групп состоит из учащихся, подготавливаемых для многих автохозяйств, в том числе для мелких гаражей.

Понятно, что прохождение учащимися одной группы практики и стажирования одновременно в 5–10 и более автохозяйствах нецелесообразно.

В тех случаях, когда группа состоит из учащихся, подготавливаемых по договорам с рядом автохозяйств, школа должна использовать для прохождения практики крупные автохозяйства на договорных началах, предусмотрев оплату лица из состава административно-технического персонала автохозяйства, ответственного за прохождение практики в гараже, оплату начальников цехов и бригадиров за руководство практической работой учащихся в цехах и на постах профилактики, а также оплату шоферов-наставников.

За весь период обучения учащиеся обязаны быть в автохозяйстве 21 день. Может ли это затруднить автохозяйство? Нет. Это доказано работой групп, закончивших обучение по новой программе.

Необходимо решительнее и быстрее перестроить процесс подготовки водительских кадров по всей сети автошкол СССР на основе новой программы.

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 1, 1941 г.*

Опытная проверка новой системы нормирования расхода топлива

Как показывает эксплуатационный опыт и данные испытаний ВНИИАТ и других организаций, расход топлива автомобилями с полной нагрузкой на 25–30% выше, чем порожними автомобилями, у которых, в свою очередь, расход ниже существующих норм. Это не учитывается действующей системой нормирования расхода топлива и премирования за его экономию, и тем самым она не стимулирует улучшение использования автомобильного парка.

В соответствии с приказом Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР в настоящее время в авто-

хозяйствах Ленинградского управления автотранспорта, автотреста Донбасса, на целинных землях Казахской ССР, в Подольской автоколонне № 28 Мособлавтреста и Иркутской грузовой автобазе № 1 проводится опытная проверка новой системы нормирования расхода топлива. Согласно этой системе для грузовых автомобилей и автопоездов предусмотрены дифференцированные нормы расхода топлива, слагающиеся из: основной нормы на пробег (которая для каждой модели автомобиля несколько ниже существующих норм) и надбавки на транспортную рабо-

ту: 2,5 л на 100 км для всех автомобилей с карбюраторными двигателями и 1,7 л – с дизельными двигателями.

При такой системе норма расхода топлива на порожний пробег будет ниже, а за грузовой пробег выше существующей.

Обобщение материалов опытной проверки новой системы нормирования, которая будет проводиться в течение трех месяцев, возложено на ВНИИАТ.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 6, 1955 г.

Перевозка контейнеров на автомобиле с одноосным прицепом

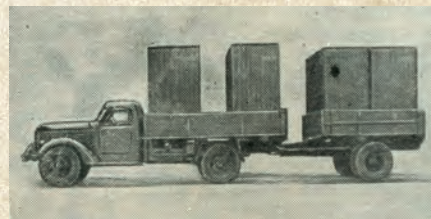
С каждым годом расширяется применение контейнеров для перевозки грузов на автомобилях. Развитие этих перевозок приобрело особо важное значение в связи с увеличением выпуска товаров широкого потребления. В Ленинграде объем их в 1953 году был на 40% больше, чем в 1951 году, а к концу этого года еще более возрос. Перед автобазой КТЭК Октябрьской железной дороги встал задача полнее использовать внутренние резервы, чтобы обеспечить все возрастающие потребности народного хозяйства в контейнерных перевозках.

В автобазе пошли по пути применения прицепов, но так как стандартных двухосных

прицепов было недостаточно, коллектив автобазы изготовил своими силами одноосный прицеп грузоподъемностью 5 т, на котором можно перевозить два контейнера. Для изготовления прицепа были использованы рама списанного автомобиля ЗИС-150, картер заднего моста, ступицы и диски.

Испытания показали вполне удовлетворительные качества прицепа. Радиус его поворота невелик, и благодаря этому автопоезд обладает хорошей маневренностью. Все четыре борта – откидные, что дает возможность загружать и разгружать одновременно оба контейнера.

Прицеп хорошо зарекомендовал себя в эксплуатации. По отчетным данным,



его применение повысило производительность автомобиля на 57% и снизило себестоимость перевозок на 21%. В ближайшее время предполагается изготовить еще несколько таких прицепов.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 12, 1954 г.

Новый таксометр для автомобилей такси

Автомобили-такси старых марок оборудованы таксометрами ТК-2, выпускавшимися в свое время заводом «Автоприбор». Эти таксометры далеко не совершенны и громоздки и поэтому не удовлетворяют потребностям эксплуатации новых автомобилей-такси ЗИС-110 и «Победа».

Центральным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (ЦНИИАТ) по заказу Управления пассажирского автотранспорта Моссовета спроектирован и изготовлен опытный образец нового таксометра. Он отличается небольшими габаритами и незначительным весом. Контрольные

счетчики и рукоятки включения таксометра выведены на одну (лицевую) сторону, что дает возможность устанавливать его на панели приборов автомобиля.

Новый таксометр в отличие от старого имеет кассовый аппарат и несколько счетчиков, показывающих общий пробег автомобиля в километрах, оплаченные пробеги по тарифам № 2 и № 3, полезное время работы такси в минутах и число включений прибора.

Счетчик «касса» показывает общую сумму насчитанной счетчиком платы за смену.

Кассовый аппарат работает параллельно счетчику платы и выдает чек с

указанием платы за проезд, даты выдачи чека и номера таксометра.

Счетчик, регистрирующий полезное время работы такси (ПВР), действует от часового механизма. Счетчик «касса» приводится в действие от гибкого вала при движении автомобиля и от часового механизма – на стоянках.

Новый таксометр был испытан на автомобиле-такси «Победа». Испытания дали хорошие результаты. Счетчики работали безотказно и правильно отсчитывали километраж и плату.

Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 2, 1949 г.

Как известно, в настоящее время современной тенденцией в мировом автомобилестроении и отечественной автомобильной промышленности является разработка и внедрение самоуправяемых автотранспортных средств. Редакция журнала внимательно следит за новинками в этой сфере деятельности, подробно информируя об этом читателей. Вместе с тем о системе автоматического вождения автомобиля без участия водителя наше издание рассказывало еще почти 50 лет назад. Доказательством тому является статья, опубликованная в журнале «Автомобильный транспорт» в 1968 году, где речь идет о первоначальном опыте внедрения таких проектов в нашей стране.

Автоматическое вождение автомобиля по заданной траектории

Инж. А. Ракин

Современный уровень развития автомобильного транспорта ставит перед эксплуатацией новые, весьма сложные и актуальные задачи. Среди них – проблема автоматизации вождения автомобилей.

Необходимость проведения научных исследований этой проблемы появилась потому, что во многих случаях эксплуатация автомобилей происходит в исключительно тяжелых условиях. Например, при плохой видимости (густой туман, сильная метель, дождь, снегопад и т. д.) создается опасность возникновения аварий вследствие трудностей поддерживать движение автомобиля по нужной траектории с высокой точностью, что объясняется физиологическими особенностями водителей.

Это особенно усугубляется на горных дорогах с узкой проезжей частью, крутыми поворотами и обрывами. Здесь наиболее целесообразно применение систем автоматического вождения автомобиля, которые обеспечивают высокую точность и стабильность траектории движения независимо от видимости, погоды, состояния дороги, скорости движения и т. д. Иными словами, придать автомобилю те важные положительные качества, которыми пока обладает только рельсовый транспорт.

Движение автомобилей по сильно запыленной, загазованной или зараженной местности должно происходить без участия водителей, а их функции могут полностью выполнять системы автоматического вождения.

Целесообразно применение систем автоматического вождения и для ускоренных испытаний автомобилей на специализированных дорогах автодромов.

Перед Московским автомобильно-дорожным институтом в 1963 г. была поставлена задача создания систем автоматического вождения автомобилей, работающих в тяжелых условиях.

Системы автоматического вождения в перспективе должны применяться на всех автомобилях, движущихся по любым трассам (в том числе в населенных пунктах, на автомобильных магистралях и т. д.).

Успешное решение этой общей проблемы в настоящее время затруднено из-за несовершенства существующих дорог, наличия перекрестков, пешеходов и т. д. Кроме того, требуется разработка большого количества вспомогательных приборов и устройств, реагирующих на изменение условий движения, появление случайных внешних возмущений и пр.

Эта большая и сложная проблема должна решаться, постепенно, параллельно с совершенствованием и реконструкцией существующих дорог.

Однако в тех случаях, когда автомобили работают на замкнутых трассах (карьерные разработки, дорожное строительство, внутризаводские и складские перевозки), где нет перекрестков и пешеходов, системы автоматического вождения необходимо внедрять уже в настоящее время.

Система автоматического вождения выполняет две основные задачи: обеспечивает с высокой точностью движение автомобиля по заданной траектории и осуществляет автоматическое управление скоростью движения. Каждая из них представляет достаточно сложную научно-техническую проблему и может решаться параллельно, независимо друг от друга.

В 1965 г. был разработан и изготовлен опытный образец системы автоматического вождения, смонтированной на автомобиле «Москвич-423». Система успешно прошла дорожные испытания.

Ориентация автомобиля относительно заданной траектории (которая представляет собой необходимую программу движения) достигается введением этой программы непосредственно в трассу движения. Это дает возможность сравнительно простыми способами определять с высокой степенью точности величину отклонения автомобиля от заданной траектории.

Для обозначения на дороге заданной программы движения могут применяться прокладка вдоль трассы токонесущего провода, нанесение на поверхность дороги контрастных полос, введение в покрытие трассы радиоактивных изотопов, задание траектории при помощи ферромагнитных материалов и т. д. Однако наилучшие результаты дает индукционный метод. Вдоль трассы движения проложен ведущий кабель, питаемый переменным током. Вокруг кабеля создается переменное электромагнитное поле, напряженность которого в каждой точке пространства зависит от расстояния до кабеля. Это электромагнитное поле наводит в антеннах-датчиках, укрепленных на автомобиле, электродвижущую силу, величина которой пропорциональна расстоянию от автомобиля до кабеля (рис. 1).

Это наиболее целесообразный метод, несмотря на то, что требует специального источника энергии для питания ведущего кабеля. Его достоинства: высокая чувствительность, простота конструкции датчика.

Наводимая с кабеля, расположенного под автомобилем на антеннах-датчиках, э.д.с. после усиления и преобразования подается на элемент сравнения, который вырабатывает разностный сигнал.

Если расстояния от обоих датчиков до кабеля одинаковы, то на выходе элемента сравнения сигнал будет равен нулю. При отклонении автомобиля от заданной траектории э.д.с. одного из датчиков будет увеличиваться, а другого уменьшаться. Сигнал рассогласования пропорционален величине отклонений и имеет знак, зависящий от направления отклонения.

Можно применять и один датчик. Чувствительность такой системы в два раза ниже, и в систему должен вводиться специальный опорный сигнал для компенсации нулевого напряжения датчика. В этом случае ведущий

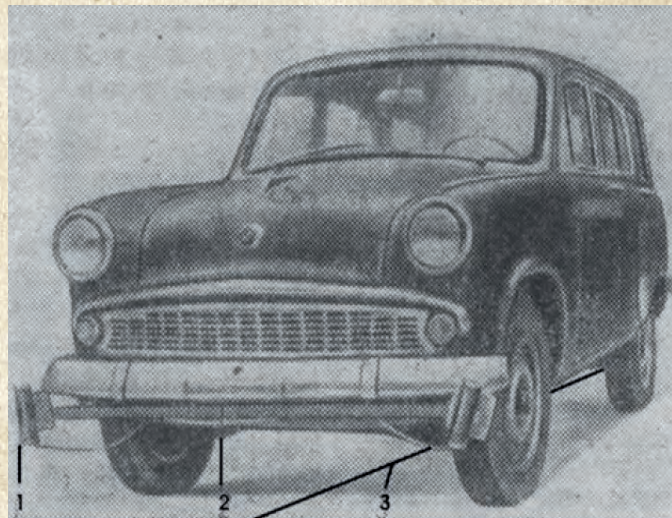


Рис. 1. Крепление датчиков на автомобиле и расположение ведущего кабеля.
1 – датчик; 2 – рама; 3 – кабель

кабель может находиться на обочине дороги со стороны датчика. Разрабатываемые системы должны внедряться в основном на действующих дорогах.

Прокладка кабеля по дорожному покрытию вызывает большие неудобства, усложняется защита самого кабеля от повреждения. Предпочтительней прокладка кабеля по обочине дороги и использование одного датчика, укрепленного сбоку автомобиля. Разработанная система (после небольшой перестройки) может работать при обоих вариантах расположения ведущего кабеля.

Полученный сигнал рассогласования действует на исполнительный механизм, который управляет рулевым механизмом автомобиля, возвращая последний в заданное на дороге положение.

Усилительно-преобразовательное устройство представляет собой электронный блок, на полупроводниковых приборах.

В рулевом управлении применен гидравлический исполнительный механизм, который состоит из силового цилиндра, золотникового устройства и насоса с бач-

Рис. 2. Блок-схема системы автоматического вождения автомобиля по заданной траектории



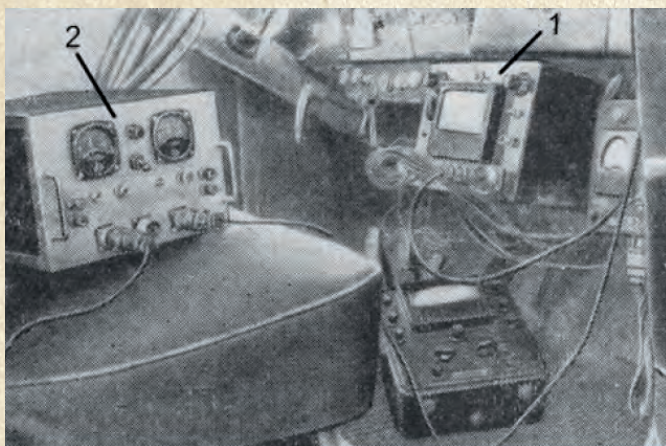


Рис. 3. Расположение электронного блока (1) системы автоматического вождения и прибора (2) для записи траектории движения

ком для масла. Этот механизм обладает преимуществами перед другими благодаря малой инерционности. Насос механизма приводится от вала автомобильного двигателя. Чтобы исключить вредное влияние люфта рулевого управления, шток силового цилиндра действует непосредственно на рулевую сошку.

Общая блок-схема системы автоматического вождения автомобиля по заданной траектории представлена на рис. 2. Как показали исследования, для удовлетворительной работы системы оказывается недостаточно иметь только сигнал, величина которого пропорциональна отклонению автомобиля от заданной траектории. На различных углах поворота дороги, в зависимости от скорости движения, будет различная скорость отклонения автомобиля от заданной траектории. Это должно найти отражение в изменении регулирующего воздействия. Такую задачу выполняет дифференцирующий контур, который вырабатывает дополнительный сигнал, пропорциональный скорости отклонения автомобиля от заданной траектории, и соответственно меняет величину регулирующего воздействия. Кроме того, при движении с различной скоростью, изменяются характеристики и параметры автомобиля как объекта автоматического управления. Это вызывает необходимость вводить в систему дополнительное корректирующее воздействие, пропорциональное скорости движения, которое вырабатывается специальным датчиком скорости.

Система снабжена внутренней обратной связью по положению регулирующего органа (силового цилиндра), которая осуществляется при помощи специального датчика положения.

Цепь обратной связи предотвращает «рыскание» (автоколебания) автомобиля и обеспечивает устойчивую работу системы.

Автомобиль, оборудованный рассматриваемой системой, можно быстро переключать с режима автоматического вождения на ручное управление и обратно. Это позволяет эксплуатировать такие автомобили на дорогах в обычных условиях, а систему автоматического во-

ждения использовать в случае движения в тяжелых условиях на опасных участках, оснащенных соответствующим оборудованием.

Для подтверждения теоретических выводов и корректировки аппаратуры были проведены экспериментальные исследования разработанной системы на автодроме НАМИ. Важно было исследовать переходные процессы при подаче на вход скачкообразно изменяющегося входного воздействия. Для рассматриваемой системы мгновенное изменение заданной траектории движения достигается крутым изгибом кабеля, что соответствует наиболее неблагоприятному случаю. Характер переходного процесса системы при скачкообразном входном сигнале позволяет определить все ее основные свойства, устойчивость работы и качество регулирования. Для регистрации траектории движения автомобиля использован специальный двухканальный электронный прибор, сигналы которого поступали на шлейфовый осциллограф (рис. 3).

Многочисленные различные испытания дали возможность определить закон изменения параметров системы в зависимости от скорости движения.

Были проведены также испытания системы автоматического вождения в режиме крутых поворотов. Определено максимальное отклонение автоматически управляемого автомобиля от заданной траектории. Эти испытания проводили на замкнутом участке дороги с пятью крутыми поворотами в обоих направлениях радиусом от 4 до 10 м.

Отклонение автомобиля от заданной траектории при скорости, соответствующей безопасным условиям движения для данных поворотов, не превышает 15 см, система обладает высокой стабильностью при многократном повторении эксперимента.

Испытания подтвердили теоретические выводы, правильность выбранного метода, работоспособность и надежность разработанных и изготовленных приборов и механизмов. Результаты экспериментальных исследований позволяют рекомендовать разработанную систему автоматического вождения для внедрения на автомобильном транспорте.

Электронная аппаратура и устройство задания траектории движения, описанной системы автоматического вождения, методика расчета и наладки схем пригодна для автомобилей любых моделей. Основное отличие заключается в мощности и конструкции исполнительного механизма, который будет приспособлен к данной модели автомобиля.

В настоящее время проводится внедрение системы автоматического вождения на самосвалах КрАЗ-224, работающих на карьерах Балаклавского рудоуправления. Кроме того, подготавливается внедрение этой системы на предприятиях транспортного управления объединения Северовостокзолото и районах Дальнего Востока и Крайнего Севера.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 1, 1968 г.*

Автотранспорт города-курорта

С каждым годом растет всесоюзная здравница на Черноморском побережье Кавказа – город Сочи. Здесь строятся новые санатории, улучшается лечебное и бытовое обслуживание трудящихся курортников.

Санатории ВЦСПС, Министерства здравоохранения СССР и других организаций и ведомств имеют большое количество своих автомобилей и автобусов, на которых трудящиеся, приезжающие сюда для лечения и отдыха, регулярно доставляются на Мацестинские ванны и совершают различные экскурсии.

Но кроме ведомственного автотранспорта в Сочи имеется довольно значительный и непрерывно растущий автомобильный парк общего пользования, принадлежащий автоуправлению Министерства автотранспорта РСФСР.

За послевоенные годы очень резко изменился состав автобусного парка автоуправления. Если прежде здесь курсировали автобусы малой вместимости – ГАЗ-03-30, ЗИС-8 и ЗИС-16, то теперь более 40% автобусного парка составляют комфортабельные автобусы большой вместимости – ЗИС-154 и новые автобусы ЗИС-155. Пассажирские перевозки за последние годы увеличились на 61%.

Автобусы постоянно курсируют по различным маршрутам – от Сочи до Мацесты, Хосты, Адлера, Красной Поляны, Гагр.

На проспекте имени Сталина, являющемся первоклассной автомобильной магистралью, и в других местах города установлено более 20 павильонов для пассажиров, ожидающих автобусов.



Специально организованная селекционная диспетчерская связь в значительной степени способствовала увеличению четкости движения, точному соблюдению графика, улучшению обслуживания пассажиров.

В Сочи из года в год растет и таксомоторный транспорт, состоящий главным образом из автомобилей М-20 «Победа».

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 1, 1950 г.*

Экскурсионный автобус



Ежегодно на курортах Черноморского побережья Кавказа проводят свой отпуск сотни тысяч трудящихся нашей страны. Находясь на отдыхе, они знакомятся

с достопримечательностями Кавказа, совершают увлекательные прогулки и экскурсии на автобусах. По Черноморскому побережью пролегают также многие автобусные туристские маршруты.

Для улучшения обслуживания трудящихся, отдыхающих в здравницах Черноморского побережья Кавказа, авторемонтные мастерские Сочинского автоуправления начали выпускать специальный экскурсионный автобус на шасси автомобиля ГАЗ-51.

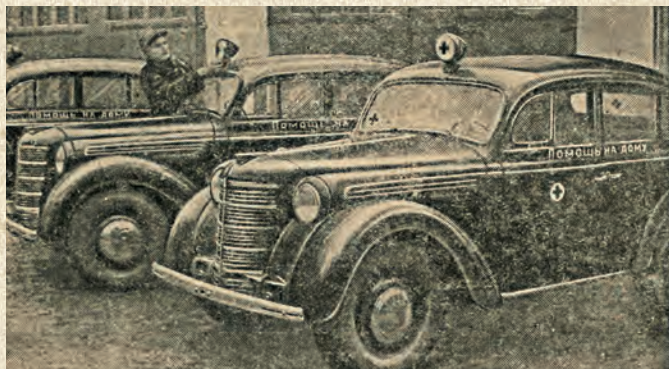
Экскурсионный автобус оборудован убирающимся тентом. Каркас кузова де-

ревянно-металлический, облицованный металлическим листом. Вес автобуса без пассажиров 2900 кг. Он развивает максимальную скорость движения 70 км/час.

В настоящее время пробег первых экскурсионных автобусов, выпущенных Сочинскими авторемонтными мастерскими, достиг 100 тыс. км. Они зарекомендовали себя надежными в эксплуатации и удобными для пассажиров.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 8, 1955 г.*

200 автомобилей «Москвич» для участковых врачей



Московский городской отдел здравоохранения получил 200 автомобилей «Москвич» для участковых врачей столицы с Московского завода малолитражных автомобилей. Все они распределены по районам и поликлиникам. Почти возле каждой поликлиники можно видеть дежурный автомобиль «Москвич» со светящимся красным крестом над ветровым стеклом и с четкой надписью «Помощь на дому».

Отдел здравоохранения одного из районов г. Москвы – Щербаковского – получил 14 автомобилей «Москвич».

Опубликовано в журнале «Автомобиль» № 1, 1949 г.

Особое место в рубрике «По колее былых времен» занимают материалы, связанные с Великой Отечественной войной. Надо отметить, что даже в суровые годы войны редакция не прекращала своей деятельности. В тяжелое военное время журнал помогал автомобилистам Красной Армии поддерживать на высоком уровне боеспособность автомобильной техники, вооружал их знанием работы автотранспорта в различных эксплуатационных условиях, освещал новые способы ремонта в полевой обстановке, одновременно содействуя лучшему использованию автомобильной техники в тылу страны.

Отзвуки Великой Отечественной войны слышны до сих пор. Они живут в памяти ветеранов, всех тех, кто пролил кровь, потерял родных и близких, друзей и товарищей. И тем величественнее встает в благодарной памяти людей подвиг нашего народа и его славной Красной Армии, отстоявших свободу и независимость своей Родины. Немалый вклад в достижение великой Победы внесли воины-автомобилисты.

Автомобильный транспорт в годы Великой Отечественной войны

Н. Паньков, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, д-р техн. наук, профессор



Моторизованная часть Красной Армии проходит через один из населенных пунктов

Вспоминая сегодня о героизме советских солдат и офицеров на фронте, мы одновременно восхищаемся и самоотверженным трудом тружеников тыла, выдающимися достижениями инженеров и ученых, которые своим трудом приближали Победу.

В ходе войны процесс создания и производства новых образцов техники и вооружения не прекращался

ни на минуту. Много новых решений, не потерявших своего значения и в современных условиях, появилось и в области использования автомобильного транспорта.

Общий объем перевозок грузов автомобильным транспортом всего союзным республикам составил в 1940 г. 15,5 млн. т, а грузооборот 265,7 млн. т-км

при среднем расстоянии перевозки 17,1 км.

Страна вступила в войну, имея 223 тыс. автомобильных хозяйств, из которых 85,2 % составляли мелкие автохозяйства с количеством машин от 1 до 5. Соответственно этому распределению автомобильного парка были раздроблены средства ремонта и технического обслуживания, вслед-



Автопонтонная часть на пути к водному рубежу

ствие чего не были организованы правильная эксплуатация и ремонт автомобилей. В автохозяйствах, насчитывавших до 5 автомобилей, фактически отсутствовали средства обслуживания и ремонта.

С началом Великой Отечественной войны на долю автомобильного транспорта выпала чрезвычайно ответственная задача: совместно с другими видами транспорта обеспечить развертывание и боевые действия Вооруженных Сил, а также перестройку всех отраслей народного хозяйства на военный лад. Нужно было в сжатые сроки изъять по мобилизации из народного хозяйства не одну сотню тысяч автомобилей и передать их на укомплектование формируемых частей и соединений. Нужно было наиболее рационально использовать оставшийся в народном хозяйстве автопарк. Опыт Великой Отечественной войны свидетельствует о том, что успех транспортного обеспечения операций определялся комплексным использованием различных видов транспорта.

Прежде всего потребовалось решить проблему создания крупных автомобильных хозяйств и воинских автомобильных частей, способных решать поставленные задачи.

Известно, что чем мельче автомобильное хозяйство, тем ниже отдача каждого автомобиля. Великая Отечественная война дала множество примеров повышения эффективности автомобильного транспорта за счет создания и использования крупных автомобильных хозяйств.

В первой половине июля 1941 г. на станциях Московского железнодорожного узла скопилось огромное количество различных военных грузов. Моссовет мобилизовал 1000 автомобилей с водителями в мелких автохозяйствах, создал крупное объединение, подчинил его транспортному отделу Моссовета. Задача по разгрузке Московского железнодорожного узла была решена успешно.

В июле 1941 г. из района Москвы к фронту нужно было перевезти шесть стрелковых дивизий на расстояние до 300 км. Для их перевозки были использованы 14-я автомобильная бригада и около 800 автомобилей, мобилизованных в различных гражданских организациях Москвы. На Южном фронте в августе–сентябре 1941 г. фронтовым и частично армейским транспортом было перевезено на угрожаемые направления в общей сложности 23 стрелковых дивизии. Для обеспечения этих перевозок рас-

поряжением командования фронта был создан оперативный резерв в составе до 1000 автомобилей, находившийся в распоряжении начальника штаба фронта.

В ходе войны стремительно росли объемы автомобильных перевозок. Наступательные операции, проведенные нашими войсками в 1943, 1944 и 1945 годах, характеризовались большим размахом и решительностью действий крупных ударных группировок войск. В этих условиях исключительное значение приобрел автомобильный транспорт, на долю которого пришлось основная тяжесть подвоза в ходе осуществления наступательных операций. Кроме того, большое значение приобрела работа автомобильных частей Красной Армии в народном хозяйстве по обеспечению различных отраслей и по восстановлению разрушенных фашистами фабрик, заводов. Из 101 млн т учтенных грузов, перевезенных автомобильными частями в годы Великой Отечественной войны, 50,6 млн т приходится на 1944 г. Из этого количества фронтовыми автомобильными частями было перевезено 29,2 млн т, автомобильными частями Ставки Верховного Главнокомандования – 13,5 млн т и автомобильными частями военных округов – 7,9 млн т. В 1944 г. объем фронтовых перевозок превысил аналогичные показатели 1942 г. в три раза, а в 1943 г. – в два раза. Объясняется это не только приобретенным опытом и более высоким уровнем использования автомобильных частей, но и резким увеличением количества автомобильных частей.

С 1 января по 1 июня 1943 г. количество автомобильных частей в пересчете на автомобильные батальоны в Красной Армии почти удвоилось, а к концу войны увеличилось в 5 раз. В 1943 г. на формирование автомобильных частей было выделено новых автомобилей в 27 раз, а в 1944 г. – в 25 раз больше, чем в 1941 г.

Для лучшего использования автомобильного парка народного хозяйства на наркоматы автомобильного транспорта союзных республик была возложена организация загрузки



Старший лейтенант Н. Макаров (справа) руководит по радио передвижением подразделений механизированной части 1943-9

автомобилей, следующих без грузов вне зависимости от их ведомственной принадлежности. Были организованы специальные транспортно-экспедиционные конторы, автомобильные станции, агентства и диспетчерско-контрольные посты, перевалочные склады и т. д. Так, например, Наркоматом автомобильного транспорта РСФСР в годы войны было организовано 43 транспортно-экспедиционные конторы, 510 автомобильных станций, агентств и диспетчерско-контрольных постов и оборудовано 68 перевалочных складов для подгруппировки грузов. Только в Москве в результате проведения этих мероприятий было загружено в попутном направлении в 1943 г. 54 547 автомобилей, а в 1944 г. – 81 775.

Особую остроту в ходе войны приобрела проблема помощи освобожденным областям в восстановлении

разрушенного войной хозяйства. Потребовались тысячи автомобилей для выполнения перевозок, связанных с восстановлением заводов, шахт, железных дорог и других объектов, разрушенных отступающим врагом.

Для удовлетворения первоочередных нужд освобожденных областей и краев Российской Федерации в системе Наркомата автомобильного транспорта РСФСР были организованы автомобильные колонны централизованного резерва. В 1945 г. из состава этого резерва были направлены в Сталинградскую, Ленинградскую, Курскую, Ростовскую, Смоленскую, Калининскую и другие области РСФСР тысячи грузовых автомобилей для восстановления разрушенного войной хозяйства. В годы войны было перевезено примерно 27 млн т народнохозяйственных грузов для

различных отраслей народного хозяйства.

Резкое уменьшение количества автомобилей в народном хозяйстве и трудности военного времени с обеспечением работающего автопарка эксплуатационно-ремонтными и топливо-смазочными материалами потребовали от работников автомобильного транспорта решения многих сложнейших проблем.

Прежде всего необходимо было не только повысить производительность автомобилей, оставшихся на обслуживании нужд народного хозяйства, но и перевести значительную часть их на использование местных топлив (бурых углей, торфа, древесных чурок, соломы, сжатых и сжиженных газов и т. д.). К 1 июля 1944 г. удалось увеличить количество газогенераторных автомобилей в общем парке народного хозяйства.

Централизация управления автомобильной службой в Красной Армии позволила создать мощную авторемонтную базу в армии. Это дало возможность в третьем периоде Великой Отечественной войны (январь 1944 г. – 9 мая 1945 г.) отремонтировать и вернуть в строй 995 тыс. автомобилей.

До Великой Отечественной войны очень популярен был лозунг «Кадры, овладевшие техникой, решают все». Этим подчеркивалась важность подготовки кадров наряду с массовым выпуском различной техники.

Подготовкой специалистов автомобильного транспорта до войны занимались различные ведомства и министерства. Много было сделано. В стране появились первоклассные специалисты, проявившие себя великими тружениками и патриотами в годы войны.

По знаменитой Дороге жизни ежедневно двигались в блокированный Ленинград тысячи автомобилей, управляемых героями-водителями. По этой дороге в город было доставлено около 600 тыс. тонн различных грузов и эвакуировано из Ленинграда более 700 тыс. женщин, детей, стариков и раненых.



Моторизованная часть направляется на передние позиции

Построенная по решению Государственного Комитета Обороны и Военного Совета Ленинградского фронта шестиполосная Ладожская ледовая дорога протяженностью около 30 км стала знаменитой военно-автомобильной дорогой, по которой днем и ночью шел транспорт. В отдельные дни по дороге проходило до 10 тысяч автомобилей. Лед уставал, трескался, машины проваливались под лед. Через каждые 10–14 дней движение переключалось на свежие ледовые полосы. Водители проявляли чудеса бесстрашия, выносливости и мастерства, работая под постоянным огнем противника.

Отважно сражались с врагом фронтовые водители.

716 отдельная автомобильная рота подвоза 275 стрелковой дивизии оказалась в окружении между Дном и Донцом. Водителю автомобиля ЗИС-5 Николаю Подольному было приказано 20 августа 1942 г. двигаться на автомобиле по дороге между деревнями Закотное и Кривая Лука и отвлечь на себя внимание фашистов с тем, чтобы остальные вырвались из окружения миновав деревню Закотное. Николай заметил, как к легковому автомобилю, набитому фашистами, подъехал другой и оба направились в сторону Подольного. Николай не растерялся и на предельной скорости пошел на фашистов, таранил своим ЗИС-5 два легковых авто-

мобиля противника, в которых находилось более десятка гитлеровцев с пулеметами и автоматами. Все они были уничтожены. За этот подвиг Николай Данилович Подольный был награжден орденом Ленина. Полтора года врачи боролись за его жизнь. Приехал он домой в феврале 1944 г. инвалидом второй группы. Фашисты расстреляли жену. Маленькая дочь умерла от болезней и голода. Остался сын Юра, которого припрятали и выходили добрые люди. Трудно пришлось Николаю Даниловичу, но он не сдавался, мужественно переносил все невзгоды. Жажда жизни, непоколебимое желание быть полезным Родине, помогли Николаю Даниловичу Подольному снова сесть за руль и отработать после войны более 30 лет. Можно сказать, что за 40 лет работы за рулем Николай Данилович совершил лишь одну аварию – во время тарана фашистских автомобилей.

К маю 1943 г. советские войска освободили многие районы Краснодарского края и устремились на Таманский полуостров. На подступах к Таманскому полуострову фашисты создали мощный оборонительный рубеж – Голубую линию.

26 мая 1943 г. войска Северо-Кавказского фронта начали прорыв Голубой линии. На направлении станции Киевская действовал 50-й гвардейский минометный полк, в кото-

ром водителем БМ-13 был Владимир Терлецкий. Он мастерски вывел свою «Катюшу» на огневую позицию. Грянул залп, советская пехота пошла в атаку.

В этом бою Владимир был смертельно ранен, но не оставил руля. Советский богатырь левой рукой зажал рану на животе, а правой управлял автомобилем до тех пор, пока не выполнил боевой задачи. За этот подвиг Владимиру Николаевичу Терлецкому посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Много подвигов совершил водитель автомобиля Александр Гривцов на Ленинградском фронте. Приходилось ему и пушки буксировать по льду реки Нарва на плацдарм, и машины эвакуировать из-под носа фашистов под шквальным огнем, и отбиваться от наседавших фашистов, и возить на своей выдавшей виды полуторке боеприпасы и продовольствие отрезанному от наших войск артиллерийскому дивизиону. В одном из огненных рейсов Александр Гривцов был смертельно ранен.

«Ранен?» – спросил Гривцова сидевший рядом в кабине солдат. «Ничего, дотянем», – ответил Гривцов, но через несколько десятков метров потерял сознание и умер за рулем. До последней секунды своей жизни отважный водитель думал о выполнении своего долга. За мужество и отвагу 1 июля 1944 г. Александру Ивановичу Гривцову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Летом 1944 г. водитель Иван Русин в ожесточенном бою под Медзелевичами в Белоруссии направил свой автомобиль по ржаному полю навстречу наступающему врагу, уничтожил огнем и колесами 16 солдат и офицеров противника и разогнал два взвода автоматчиков вражеских войск. За этот подвиг ему было присвоено звание Героя Советского Союза. И таких водителей были тысячи.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 5, 1985 г.

Сегодня большой популярностью среди населения и профессионалов автомобильного транспорта пользуются проводимые автосоревнования, которые привлекают своей зрелищностью и высоким мастерством вождения его участников – водителей как грузовых, так и легковых автомобилей. Не менее интересными были такие мероприятия в нашей стране и семьдесят лет назад.

Осенний автомобильный кросс

Д. Великанов

Автомобильные кроссы в труднопроходимых дорожных условиях являются одним из наиболее сложных видов спортивных соревнований. Для участия в кроссе от водителя требуется исключительно высокое мастерство вождения автомобиля в самых разнообразных условиях, быстрая ориентировка в преодолении труднопроходимых участков пути, а также большая физическая выносливость. Особенно трудными и в то же время интересными являются кроссы, проводимые в плохую погоду по размокшему грунту. Именно такая погода была Москве в день проведения кросса – 20 ноября 1949 г.

Кросс был организован Московским центральным автомотоклубом. В нем приняли участие автомобили 19 автохозяйств Москвы. Всего в кроссе участвовало 62 автомобиля, в том числе: 12 автомобилей ЗИС-150, 4 ЗИС-5 (в том числе один газогенераторный), 14 ГАЗ-51 (в том числе один газобаллонный), 11 ГАЗ-ММ, 18 ГАЗ-М-20 «Победа» и 3 автомобиля «Москвич».

Участие в кроссе автомобилей шести марок придавало ему большой технический интерес. Была возможность наглядно сопоставить качества проходимости и выносливости автомобилей.

Участвовавшие в кроссе грузовые автомобили были загружены балластом из такого расчета, чтобы полный вес их составлял: ЗИС-150 – 7000 кг, ЗИС-5 – 5350 кг, ГАЗ-51 – 4600 кг, ГАЗ-ММ – 2900 кг. Контрольное взвешивание всех автомобилей было проведено перед началом кросса, причем отклонение от установленной нормы допускалось не более чем на 50 кг.

Во время кросса всем участникам соревнования разрешалось применять любые приспособления и средства, повышающие проходимость автомобилей.



Автомобиль «Москвич» успешно преодолевает один из бродов на маршруте кросса



Автомобиль «Победа» (пробеговый № 20) – победитель по классу легковых автомобилей – преодолевает брод

Старт кроссу был дан в 12 часов в поле у деревни Филино (23-й километр Ленинградского шоссе). Маршрут был объявлен водителям только на старте. Задача каждого участника кросса заключалась в том, чтобы пройти за минимальное время дистанцию в 67,2 км, состоящую из двух замкнутых кругов по одному и тому же маршруту. Зачет результатов проводился как личный, так и командный (по трем автомобилям команды).

Автомобили со старта выпускались тремя группами через каждые 10 минут: первыми легковые автомобили, затем автомобили ГАЗ-51 и ГАЗ-ММ и последними ЗИС-150 и ЗИС-5.

В маршрут кросса входили участки обычных грунтовых дорог, участки заболоченных лесных грунтовых дорог, крутые подъемы и спуски при переезде оврагов, песчаные и глинистые участки, переезды через броды глубиной до 0,4 м. На маршруте была установлена сеть контрольных пунктов, где представители судейской коллегии отмечали проходящие автомобили.

Соревнование между участниками кросса, начиная от самого старта, приняло острый характер. Каждый хотел пер-



На крутом спуске в овраг

вым пройти участок поля и раньше других вырваться на дорогу, с тем чтобы свести к минимуму необходимость обгонов в дальнейшем. Не менее остро водители соревновались по прохождению участков лесной дороги, на которых каждый стремился прорваться вперед и миновать застрявшие автомобили, разыскивая проезды прямо по лесу.

Наибольшее количество зрителей скопилось у брода на контрольном пункте № 7, которому предшествовал крутой спуск и участок песчаной дороги. Первые автомобили легко преодолели этот овраг. Однако последующим приходилось проходить все более углубляющуюся колею в песке и глинистый выезд из брода, что вызывало застревания автомобилей. Особенно тяжело приходилось легковым автомобилям «Москвич» и «Победа», все же с честью выдержавшим это испытание.

В 14 час. 24 мин. 47 сек. первым прибыл на финиш автомобиль ГАЗ-51 автобазы Академии наук СССР. Автомо-

биль, управляемый водителем А. Слепушкиным (механик А. Гусев), прошел всю дистанцию кросса со средней скоростью 30 км/час.

Вслед за первым автомобилем финишировал автомобиль ГАЗ-51 3-й автобазы Министерства внутренних дел СССР (водитель И. Алексеев, механик А. Щербаков), показавший скорость 29,8 км/час.

Через полчаса, в 15 час. 07 мин. 43 сек., к финишу прибыл первый автомобиль ЗИС-150 из 5-й автобазы Управления грузового автотранспорта Моссовета (водитель В. Неровнов, механик А. Корсаков), прошедший всю дистанцию кросса с наиболее высокой скоростью среди автомобилей ЗИС – 24 км/час.

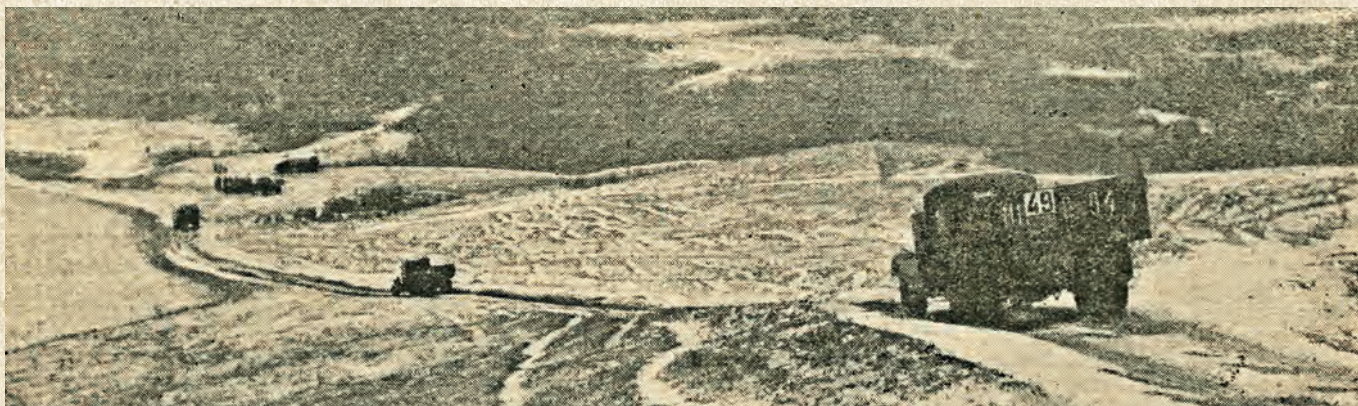
Легковые автомобили в самом начале кросса сбились с пути и лишь некоторые из них, вернувшись на маршрут, продолжали участие в кроссе, потеряв преимущество проходить первыми трудные участки маршрута. Несмотря на это, в 15 час. 02 мин. 28 сек. первым среди легковых автомобилей финишировал автомобиль ГАЗ-М-20 «Победа» (пробеговой № 20) – водитель М. Мозгунов, механик В. Орлов.

С большим успехом преодолели все препятствия кросса три участвовавших в соревновании автомобиля «Москвич» Московского завода малолитражных автомобилей. Водителями и механиками на этих автомобилях были опытные автомобилисты, участники большого весеннего пробега автомобилей «Москвич» и автомобильных гонок 1949 г. Л. Гивартовский, М. Куликов, М. Турков, А. Грищук, Б. Качигин и Н. Шкалданов.

По грузовым автомобилям командное первенство завоевали автомобили автобазы Академии наук СССР, транспортной конторы ВСХВ, автобазы треста хлебопечения, 3-го таксомоторного парка, 3-й и 2-й автобаз Управления грузового автотранспорта Моссовета, 3-й автобазы Метростроя.

Кросс прошел с большим спортивным и техническим интересом и показал высокую проходимость советских автомобилей и мастерство водителей.

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 1, 1950 г.*



На полевой грунтовой дороге

Сегодня рубрика «По колее былых времен» отвечает интересам читателей, интересующихся историей автомобильного транспорта и автомобильной промышленности как в нашей стране, так и за рубежом. Публиковались аналогичные статьи в нашем издании и в первой половине прошлого столетия, что еще раз подтверждает заинтересованность читательской аудитории в этой рубрике на протяжении многих десятков лет.

«Самокатка» Кулибина

А. Вейсман

Наша страна внесла богатый вклад в дело развития автомобилизма. Уже в XVIII веке русские изобретатели создали самодвижущиеся безмоторные экипажи, приводимые в движение при помощи мускульной силы.

В 1752 г. блестяще выдержала испытание «самобеглая коляска», изобретенная и построенная крепостным крестьянином Леонтием Шамшуренковым. Коляска была четырехместной, приводилась в движение усилиями двух сидящих в ней людей, развивала небывалую по тому времени скорость – 15 км в час.

Экономическая отсталость России и косность правящих классов привели к тому, что это замечательное изобретение вскоре было забыто. Не были реализованы также и другие ценные изобретения Шамшуренкова. Однако лучшие люди России не страшились препятствий. Они отлично понимали, какое большое значение имеет для нашей Родины развитие транспорта и упорно продолжали свою работу в этой области.

Продолжателем начинаний Леонтия Шамшуренкова явился замечательный русский механик Иван Петрович Кулибин (1735–1818 гг.). Деятельность Кулибина в области техники была самой разносторонней. Одним из его ранних изобретений являются сложные часы-автомат.

Кулибиным была изготовлена серия высококачественных приборов. Он является изобретателем оптического телеграфа, своеобразного прожектора и многих других замечательных произведений техники. У Ивана Петровича Кулибина была тяга к решению и транспортных про-

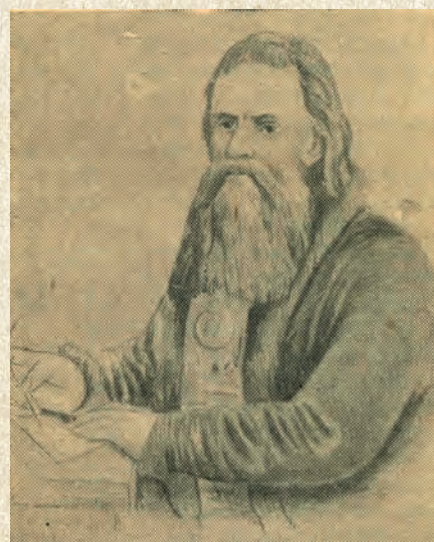
блем, о чем свидетельствуют его работы, среди которых видное место занимают однопролетный деревянный арочный мост для Невы, «водоходное судно»,двигающееся против течения, и «самокатка».

Кулибин вошел в историю русского и мирового автомобилизма как изобретатель самодвижущегося экипажа, приводимого в движение мускульной силой людей.

Свою самокатку Кулибин построил в 1791 г., начав работать над ней примерно в 1784 г. По крайней мере, десять сохранившихся чертежей коляски относятся к периоду времени с 1784 по 1786 гг. Изобретатель проектировал четырех- и трехколесную самокатку, но остановился на трехколесном варианте.

Сын изобретателя в своих воспоминаниях пишет, что И.П. Кулибин «изобрел и сделал самокатку на трех колесах: одно опереди, а два сзади. Слуга становился на запятки в приделанные туфли, поднимал и опускал ноги попеременно, без всякого почти усилия, и одноколка катилась вперед довольно быстро; если надобно было поворотить ее направо или налево, то тот же человек колесо, стоявшее перед ним, оборачивал в ту или другую сторону и она катилась по желанию его».¹

Самокатка представляла собой изящную коляску, длиной около 4½ аршин и шириной между наружными краями задних колес, до 2¼ аршин.

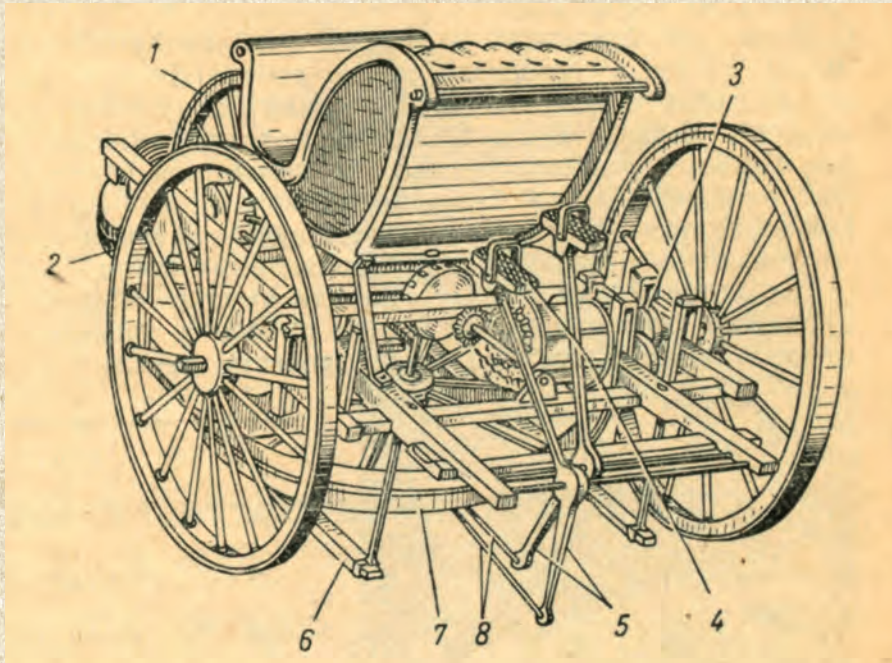


Иван Петрович Кулибин

Высота коляски от земли до верхнего края пассажирской корзинки была 2¼ аршина. Скорость самокатки составляла 28 верст 400 сажень в час, т. е. до 30 км в час. Такая быстрота передвижения для того времени была невиданной.

В самокатке были применены совершенно новые детали, неизвестные до этого в строительстве самодвижущихся экипажей. Это, во-первых, маховое колесо, устранившее неравномерность хода и облегчившее работу стоявшего на педалях человека; во-вторых, коробка передач, позволявшая менять скорость хода машины; в-третьих, тормозное устройство, дававшее возможность тормозить экипаж при помощи жил или часовых пружин, и, в-четвертых,

¹ Некрология славного российского механика Кулибина. «Москвитянин», 1854 г., т. VI, № 22, стр. 38



Самоходная коляска Кулибина:

1 – переднее поворотное колесо; 2 – поворотный круг; 3 – дисковый подшипник полуоси; 4 – педали; 5 – рычаги педалей; 6 – подрамник маховика; 7 – маховик; 8 – тяга к храповому механизму маховика

дисковые подшипники для уменьшения трения большого количества деревянных частей.

Инж. И. Ростовцев, описывая эти части самокатки Кулибина, справедливо замечает: «Ни в одном из дошедших до нас описаний самокаток XVII–XVIII вв. нет и намека на эти детали. Они, безусловно, оригинальны и принадлежат Кулибину».² Это означает, что Кулибин предвосхитил устройство современного автомобиля. Многие черты самокатки унаследовали впоследствии паровые автомобили, автомобили с двигателями внутреннего сгорания и электромобили.

Современник Кулибина П. Свинын констатирует, что «Некоторые из приятелей Кулибина неоднократно пробовали на опыте одноколку, названную им самокатной, его изобретения... В ней могли свободно сидеть два человека, а третий, становясь сзади в приделанные к пружинам сапоги или башмаки и поднимая единственно одну ногу после

другой, давал быстрое движение коляске».³

По словам того же П. Свинына, механизм самокатки был так остроумно устроен, что в гору она катилась скоро, а под гору тихо. В действительности это означало, что механизм коляски давал возможность развивать большую скорость на подъеме, т.е. там, где это было целесообразно. Под гору, конечно, безопаснее было передвигаться более медленно, и механизм коляски предоставлял такую возможность.

Кулибин тщательно следил за достижениями мировой техники, точно так же, как за границей тщательно следили за работами Кулибина. В зарубежной печати трижды появлялись статьи о его работах.

В течение ряда лет, не жалея часов сна и отдыха, крупнейший мастер своего дела воплощал идею о «самокатке» в чертежах и деталях, и получилось красивое, сверхбыстрое средство передвижения. Но прошли

первые радостные ощущения, вызванные крупной победой. Возникал вопрос: какова будет дальнейшая судьба этого нового транспортного средства?

Кулибин был чересчур хорошим знатоком современной ему российской действительности, чтобы прийти к оптимистическим выводам. Он твердо знал, что никто и палец о палец не ударит для того, чтобы продвинуть его изобретение. Нельзя было рассчитывать ни на помощь со стороны государства, ни на поддержку со стороны «меценатов» из аристократии или богатых купцов. Может быть новое изобретение могло вызвать интерес в стенах Академии наук, где работал Кулибин, и коляску удастся использовать для различных опытов? Такое предположение могло вызвать у 56-летнего Кулибина, прослужившего 22 года в стенах Академии наук, лишь горькую улыбку. В Академии уже не было великого ученого из поморских рыбаков: Ломоносов умер за 4 года до вступления Кулибина в должность механика Академии наук. Правда, в 90-х годах XVIII века в Академии велась большая работа в области физики, географии, математики, литературы и языка. Но вопросы техники и изобретательства, техно-экономические проблемы в Академии наук в то время были не в почете. Все это большинством академиков считалось недостойным «храма науки». В стране дарового крепостного труда со стороны правящего класса не было социального заказа в этом направлении.

Кулибин понял, что невозможно реализовать его изобретение для нужд народного хозяйства. Создавать же новое развлечение для скучающих бездельников, превращать в игрушку предмет своих упорных трудов Кулибин не собирался. Сознание безвыходности положения толкнуло Кулибина на страшный шаг: творец погубил созданное им чудо техники. Самокатка была уничтожена им самим.

² И. Ростовцев. Самокатка И. П. Кулибина. Архив истории науки и техники. Вып. VII, 1935 г.

³ П. Свинын. Жизнь механика Кулибина и его изобретения. «Отечественные записки», ч. II, 1819 г., стр. 275

Можно предположить, что этот акт совершен знаменитым механиком в минуту отчаяния. Это было трагедией человека, который опередил свою эпоху. Кулибин всегда стремился к тому, чтобы создавать механизмы, необходимые Родине. Он тратил огромные усилия, чтобы внедрить свои изобретения в народное хозяйство, добиться полезного применения их в широких масштабах. История борьбы за «водоходное судно», которым Кулибин стремился заменять баржи, поднимавшиеся вверх по реке с по-

мощью бурлаков, является яркой иллюстрацией этого. Однако в условиях тогдашней крепостнической России невозможно было применение кулибинских изобретений для нужд народного хозяйства.

Талантливый сын русского народа умер в нищете, настолько глубокой, что вдове его пришлось продать стенные часы Кулибина, чтобы достать деньги на его похороны. Самым ужасным для Кулибина было не тяжелое материальное положение, а постоянное сознание, что плоды его

многолетних трудов, его замечательные изобретения не могут быть использованы родной страной так, как они этого заслуживали.

Ко всему сказанному можно лишь добавить, что усилия Кулибина, его достижения были широко использованы последующими поколениями. Все изобретатели после него в основу конструкции автомобиля клали устройство кулибинской самокатки.

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 1, 1951 г.*

Из прошлого

Ф. Борисов

Каждый изобретатель в той или иной области обычно завершает работу своих предшественников. Всякое изобретение вначале почти никогда не бывает вполне законченным и совершенным. Так было и с автомобилем и мотоциклом.

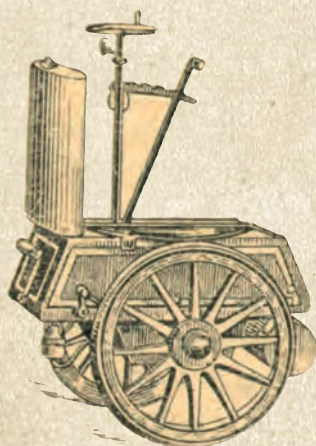


Рис. 1. Автомобильный передок

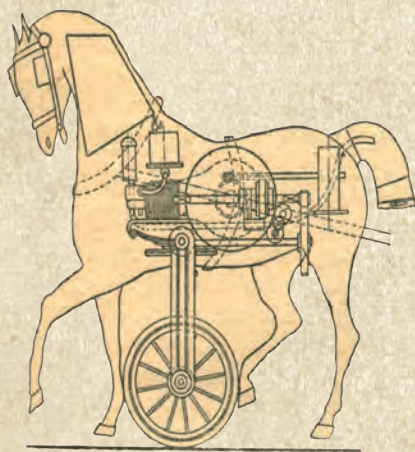


Рис. 2. «Механическая лошадь» Милле

Первый автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, который был построен в 1885 г. Карлом Бенц, имел много технических недостатков. Десятки изобретателей трудились над постепенным видоизменением и усовершенствованием конструкции автомобиля. Среди разработанных в то время конструкций было немало «дикинок», привлекавших внимание своей забавной необычностью.

Так, например, в конце прошлого столетия, в целях более безболезненного перехода от конных экипажей к механическим, фирма Бохейм и др. стали выпускать специальные «автомобильные передки».

Такие передки позволяли потребителю взамен приобретения автомобиля с шасси и кузовом пользоваться имеющимся обыкновенным конным экипажем. Для этого нужно было лишь установить вместо передка конной повозки специальный автомобильный передок.

Они имели различную мощность (от 3,5 до 10 л. с.) и стоили около 2500 руб., т.е. приблизительно столько, сколько стоила в то время пара хороших упряжных лошадей. На рис. 1

автомобильный передок изображен отдельно от экипажа.

Приблизительно в тот же период другой конструктор Милле предложил оригинальный проект «механической лошади». По этому проекту, двигатель внутреннего сгорания с электрическим зажиганием от аккумуляторов должен был помещаться в специальной оболочке, имевшей вид какого-либо животного, например, лошади, лебедя и т. п., установленной на специальном колесе (рис. 2). К такому своеобразному тягачу, по идее изобретателя, можно было прицеплять любой экипаж.

В своей объяснительной записке конструктор написал, что «механическая лошадь» дает возможность приводить в движение любой экипаж, указав при этом преимущества – невозможность загрязнения механизмов двигателя пылью, управление вожжами, а также то, что подобный тягач не будет пугать даже непривычных лошадей.

К сожалению, сведений о применении подобных «механических лошадей» не имеется.

*Опубликовано в журнале
«Автомобиль» № 2, 1941 г.*



Подписка на журнал «Автомобильный транспорт» через наш сайт в Интернете



О ЖУРНАЛЕ	ПОДПИСКА	СТАТЬИ ЖУРНАЛА АТ	АРХИВ	УСЛУГИ	РЕКЛАМА	КОНТАКТЫ
Журнал «Автомобильный транспорт» издавался с 1923 года и является единственным специализированным изданием в России, которое распространяется в Российской Федерации, странах СНГ и дальнем зарубежье. Журнал информирует предприятия и организации о развитии автомобильной техники, транспортной инфраструктуры, законодательства в области дорожного движения, экономики, законодательства автотранспорта, подготовке кадров, истории отрасли, юридических правовых консультациях и других актуальных вопросах в сфере автомобильных перевозок.	Для физических лиц Для юридических лиц	В Москве 5 баллов Движение плотное	погода@mail.ru Москва 4-19° вечером: -22° завтра: -18° морозный туман			

НА ГЛАВНУЮ О ЖУРНАЛЕ ПОДПИСКА СТАТЬИ ЖУРНАЛА АТ СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРОВ ЖУРНАЛА УСЛУГИ ПРОГРАММА КОНТАКТЫ

Уважаемые читатели! Хотите знать, как работают ваши коллеги-автомобилисты в регионах РФ, быть в курсе новых разработок в автотранспорте, поднимать важные для вас вопросы и получать на них ответы? У вас есть такая возможность!

Подпишитесь на журнал «Автомобильный транспорт»:

В любом почтовом отделении страны по каталогу:

Роспечать (индекс – 70036)
Пресса России (индекс – 29489)

>> Доставка карточка

Подписка через редакцию:

Цена журнала – 585 руб., включая стоимость доставки.

Уважаемые читатели, для тех, кто не успел или не имеет возможности подписаться в почтовых отделениях, есть возможность оформить подписку с любого месяца непосредственно через сайт редакции.

Для этого необходимо в разделе «Подписка» оформить заявку в электронном виде.

В поле «Номера журналов» нужно указать все номера, которые вы хотите получить (в примере: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12).

На основании заявки выставляется счет на оплату.

После поступления денежных средств на расчетный счет редакции журнал отправят вам по почте вместе с документами для бухгалтерии по указанному в заявке адресу.

Свяжитесь по телефону: 8 (495) 728-09-79

>> Для «Юридических лиц»

>> Для «Физических лиц»

«АТ» – журнал для тех, кто связал свою жизнь с автомобильным транспортом!

Подпишитесь, и вы будете в курсе всех событий на автотранспорте в нашей стране и за рубежом.



ЯНВАРЬ 2018

ВНИМАНИЕ!

ВЕСТИ ИЗ РЕГИОНОВ



подписка

Уважаемые читатели, кто не успел или не имеет возможности подписаться в почтовых отделениях, может оформить подписку на журнал «Автомобильный транспорт» непосредственно в редакции. Журналы можно получать в редакции либо вам вышлют их по почте. Подробности – в разделе «Подписка».



Московская область.

Парковка для фур

Министерство транспорта выделит 5,5 млрд руб. на строительство 140 многофункциональных комплексов для дальнотранспортных в Подмосковье. Стоянки планируются на 10 тыс. машино-мест. Необходимость в таких комплексах возникает с вступлением в действие закона, который запрещает с 1 марта

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
В.Ф. Кузьмина

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
109125, Москва,
Люблинская улица,
дом 9, строение 3
Телефоны 8 (499) 173-39-70,
8 (495) 728-09-79
E-mail: at@transport-at.ru
www.transport-at.ru

УЧРЕДИТЕЛИ:

АНО «Редакция журнала
«Автомобильный транспорт»,
ФБУ «Агентство
автомобильного транспорта»
Министерства транспорта РФ

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:
Е.С. Москвичев – председатель Комитета по транспорту и строительству Государственной думы ФС РФ, президент АСМАП
В.Б. Ефимов, депутат Государственной думы ФС РФ, президент Союза транспортников России
В.М. Приходько, советник ректора МАДИ (ГТУ)
Ю.С. Сухин, Почетный президент АСМАП
В.А. Федоров, член Совета Федерации

РЕДАКЦИЯ:
А.С. Мокина, зам. главного редактора
Д.А. Мокин, корреспондент
Ю.Н. Ноздрачева,
дизайнер-верстальщик

Издание перерегистрировано
в Роскомнадзоре
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 71 642
от 13.11.2017 г.

© Москва, «Автомобильный транспорт», 2017 г.
Тираж 3000.

Дата выхода в свет 25.01.2018 г.

АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 109125, Москва, Люблинская улица, дом 9, строение 3
Отпечатано в типографии «ДИЗАЙН ФОРТЕ», г. Москва, ул. Перерва, д. 52
Цена свободная. 12+

При перепечатке материалов журнала «АТ» ссылка на разрешение его редакции – обязательна.

Ответственность за точность опубликованной информации несут авторы публикаций, а рекламных сообщений – рекламодатели.

ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ:
70036 («Роспечать»)
29489 («Пресса России»)

ПОДПИСКА
через редакцию «АТ»:
www.transport-at.ru
(раздел «Подписка»)

Уважаемые коллеги!

Подпишитесь на журнал
«Автомобильный транспорт» –
и Вы будете в курсе всех событий на автотранспорте
в нашей стране и за рубежом

**Подписку можно
оформить
по каталогам:**

Роспечать
(индекс – 70036)
Пресса России
(индекс – 29489)

**а также на сайте
редакции «АТ»:
www.transport-at.ru**

Внимание!

Редакция является единственным производителем специализированного издания – журнала «Автомобильный транспорт», осуществляет работы не только по его производству, но и доставке. На основании Федерального закона от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ (ст. 93 «Осуществление закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя)») государственные предприятия и учреждения могут оформить договор подписки на журнал «Автомобильный транспорт» непосредственно через редакцию без конкурсных торгов.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

журнал издаётся
с 1923 года

№ 1 2018

**журнал
издается
с 1923
года**

95 лет
ценной информации
для автомобилистов!

ISSN 0005 – 2345
«Автомобильный транспорт»
2018, № 1, 1–64

Адрес: 109125, Москва, Люблинская улица, дом 9, строение 3;
тел. 8 (499) 173-39-70, 8 (495) 728-09-79
сайт: www.transport-at.ru, эл. почта: at@transport-at.ru