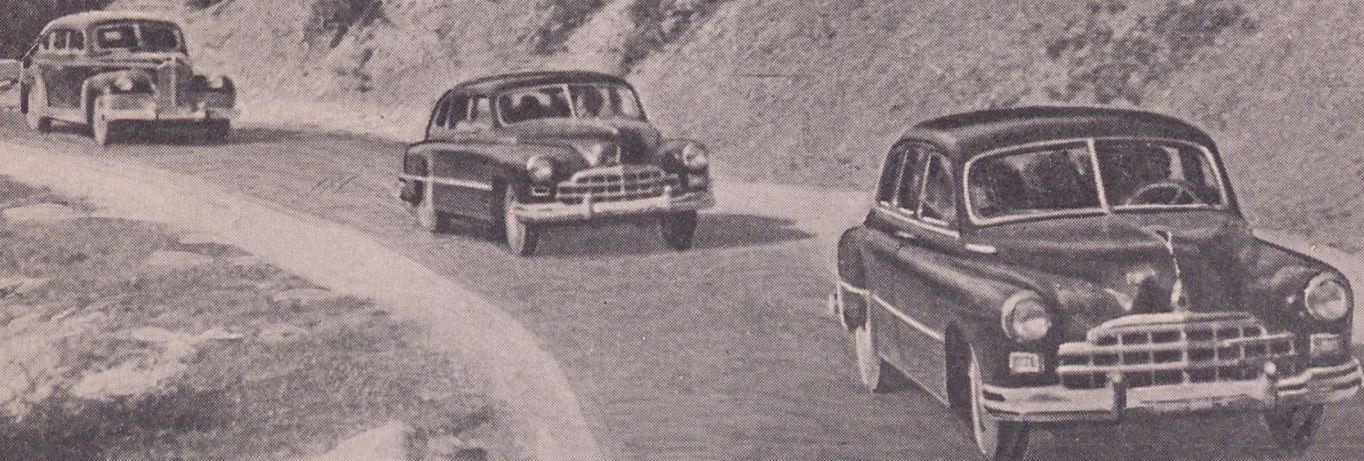


Автомашины



11
1950



ОРГАН МИНИСТЕРСТВА
АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА
РСФСР

11

ноябрь
1950

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

XXVIII ГОД ИЗДАНИЯ

ВЕЛИКИЙ ПРАЗДНИК ТРУДЯЩИХСЯ

XXXIII годовщина Великой Октябрьской социалистической революции — торжественный праздник всех народов СССР. Эту историческую дату радостно отмечают также трудящиеся стран народной демократии, многомиллионный китайский народ и все прогрессивное человечество.

Чувство радости и гордости испытывают все советские люди, когда подводят итоги достижениям своей могучей Родины, итоги выдающимся успехам коммунистического строительства на всех участках народного хозяйства СССР. В промышленности, сельском хозяйстве и на транспорте не только восстановлен, но и значительно превзойден довоенный уровень развития.

По сталинским предначертаниям изменяется лицо нашей земли. Гениальный сталинский план преобразования природы на научной основе обеспечивает создание неисчерпаемых материальных благ. С большим успехом проводятся посадки огромных лесных полос и строительство многочисленных водоемов для защиты наших плодородных степей от суховея.

Недавно советским правительством приняты исторические постановления о строительстве Куйбышевской, Сталинградской и Каховской гидроэлектростанций, Главного Туркменского канала, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. Эти гигантские стройки коммунизма, не имеющие себе равных во всем мире, наглядно свидетельствуют о преимуществах социализма, о растущей мощи страны Советов и миролюбивой ее политике. Новые гидро-электротехнические сооружения дадут стране огромное количество электроэнергии, обеспечат введение в строй многих новых промышленных предприятий и создадут условия для расширения посевных площадей, роста урожайности, увеличения продукции животноводства.

Вся страна следит за ходом начинающихся ра-

бот, помогает им, шлет лучшие станки, механизмы, оборудование. Советские люди из разных концов страны заявляют о своем горячем желании участвовать в строительстве новых электростанций и каналов. Среди них не мало и работников автомобильного транспорта.

На площадках великих строек будут работать многие тысячи отечественных автомобилей, чтобы своевременно обеспечивать перевозку всех необходимых строительных, продовольственных и других грузов. Для лучшего использования большого количества автомобилей надо образцово организовать их эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт, что, в свою очередь, потребует создания непосредственно в районах строительства автомобильных хозяйств и авторемонтных предприятий.

Поэтому правильно сделали научные работники Министерства автотранспорта РСФСР (ЦНИИАТ) и автодорожных институтов обратившись к руководителям строек с предложением оказать помощь в организации технического обслуживания и ремонта автомобилей. Работники проектной организации министерства («Автотранстройпроект») могут принять участие в проектировании автотранспортных предприятий для этих строек. Надо полагать, что и другие предприятия и учреждения министерств автотранспорта союзных республик помогут своим трудовым участием грандиозным стройкам коммунизма.

Советская страна встречает свой великий праздник в преддверии второй сталинской послевоенной пятилетки, когда еще более умножится производство промышленных и сельскохозяйственных продуктов, значительно возрастет товарооборот, а в связи с этим и роль всех видов транспорта — железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного.

Автомобильный парк страны увеличивается количественно и изменяется качественно. Все больше

автомобилей выпускают наши действующие автозаводы. Заканчивается строительство ряда новых крупных автомобильных предприятий.

Большой победой советских автостроителей является выпуск автомобилей высокой грузоподъемности и комфортабельного легкового автомобиля ЗИМ. Непрерывно совершенствуются конструкции легковых и грузовых автомобилей.

Все возрастающий выпуск автомобилей вызывает соответственно создание новых и рост существующих автохозяйств, рост кадров водителей, ремонтных рабочих, инженеров, техников и служащих.

У всех на глазах, в нашей столице Москве и других многочисленных городах Советского Союза значительно вырос автомобильный парк для перевозки пассажиров и грузов; возникли благоустроенные пригородные и дальние автомобильные линии, которыми широко пользуется население.

Работники автотранспорта направляют все свои усилия к тому, чтобы автомобили сегодня работали более эффективно, более производительно, чем вчера, чтобы непрерывно повышалось выполнение основных производственных и экономических показателей работы автохозяйств и авторемонтных предприятий. И эти усилия дают необходимые результаты.

Министерство автотранспорта РСФСР за III квартал 1950 г. план перевозки грузов выполнило на 102%, а план перевозки пассажиров на 111%. По сравнению с III кварталом 1949 г. перевозки грузов увеличились на 13%, перевозки пассажиров (автобусами) — на 29%, а легковыми автомобилями-такси — почти в два раза. Лучше других работали автохозяйства Калининского, Куйбышевского, Горьковского, Тульского, Ставропольского и Крымского автотрестов, где значительно перевыполнены все плановые показатели.

Стахановский, высокопроизводительный труд становится стилем работы массы авторботников. Замечательное движение шоферов-стотысячников в процессе своего развития начинает перерастать в движение двухсоттысячников. Шоферы принимают автомобили на социалистическую сохранность и делают все от них зависящее, чтобы значительно увеличить их пробег до ремонта, экономить эксплуатационные материалы и денежные средства, планируемые на проведение ремонтов. Теперь многие и многие тысячи автомобилей в умелых руках шоферов-стахановцев производительно работают без капитального ремонта (а в ряде случаев и без среднего) более ста тысяч километров.

Так, например, шофер Феодосийской автоколонны № 83 Крымского автотреста В. Савкин прошел на автомобиле ЗИС-5 без среднего и капитального ремонтов 304 тыс. км. Шоферы А. Бабенко и Н. Пятибратов (Тамбовский автотрест) на автобусе ЗИС-16 прошли без капитального ремонта 266 тыс. км., сэкономив при этом только на ремонтах 54 178 рублей, 7 комплектов шин и 5755 л бензина. Подобных примеров самоотверженного труда шоферов можно привести очень много.

Следует отметить замечательную инициативу шоферов 5-й автобазы Управления грузового автотранспорта Моссовета В. Неровнова и А. Корсакова, которые путем комплексной экономии и бригадного хозрасчета взяли за снижение всех зависящих от них расходов на каждый тонно-километр. Их примеру вскоре последовали другие бригады шоферов. Такое высоко сознательное, социалистическое отношение к труду весьма показательно. Оно свидетельствует об идейно-политическом и техническом росте кадров автотранспорта.

Авторемонтные предприятия треста «Росавторемонт» и заводы гаражного оборудования треста ГАРО Министерства автотранспорта РСФСР выполнили пятилетний план досрочно — из них 1-й Московский авторемонтный завод за 4 года и 1 месяц и Казанский завод гаражного оборудования за 4 года и 2 месяца. План за 9 месяцев 1950 г. выполнен трестом «Росавторемонт» в целом на 102,4%. Хорошо работали 1-й и 2-й московские, 2-й Ленинградский, Саратовский, Симферопольский, Сталинградский и некоторые другие авторемонтные заводы министерства.

Характерным для дальнейшего роста авторемонтной техники и повышения качества ремонта автомобилей и агрегатов явилось успешное внедрение передовых методов ремонта деталей: термической обработки, закалки токами высокой частоты, контактной сварки, электролитического оставливания и других.

Все шире развивается на авторемонтных заводах стахановское движение. Слесари тт. П. Егоров (1-й МАРЗ) и А. Новиков (1-й ЛАРЗ) выполняют планы-задания на 200—270%, выпуская изделия только высокого качества; они же вносят ценные рационализаторские предложения и активно участвуют в общественной жизни завода. Кузнец Ивановского авторемонтного завода Д. Колбашов уже к 1 мая 1950 г. выполнил две пятилетние нормы.

В творческом труде советских людей каждый день рождается новое, передовое, прогрессивное. Изучение и систематическое распространение совершенных приемов стахановского труда является делом огромной государственной важности. Широко известен почин инженера Мытищинской фабрики «Пролетарская победа» Ф. Ковалева, организовавшего глубокое изучение и передачу всем рабочим наиболее совершенных трудовых приемов, чтобы добиться дальнейшего значительного роста производительности труда на каждом участке. Этот почин начинает получать распространение в автохозяйствах и на авторемонтных заводах Министерства автотранспорта РСФСР.

Советские люди, воспитанные партией большевиков, работают и борются так, как учит товарищ Сталин. Для того чтобы работа автотранспорта и впредь улучшалась изо дня в день, необходимо всемерно развивать большевистскую критику и самокритику, быстро устраняя вскрываемые недостатки и ошибки. Надо, чтобы научные и руководящие учреждения автотранспорта еще теснее связались с людьми практики, повседневно помогая им передачей обобщенного опыта передовых предприятий.

Еще теснее и плодотворнее должно стать творческое содружество работников науки и новаторов производства.

В нашей повседневной действительности все ярче, все отчетливее вырисовываются черты коммунизма. Развертывая строительство коммунистического общества, советский народ кровно заинтересован в сохранении и укреплении прочного мира во всем мире. Великой демонстрацией миролюбия советского государства явился проведенный недавно сбор подписей под Стокгольмским Воззванием. Свыше 115 млн. граждан Советского Союза, т. е. все взрослое население страны, выразили свою непреклонную волю к миру, к дружбе между народами и к борьбе с поджигателями новой войны, возглавляемыми американскими империалистами.

Народы всех стран уверены, что мир победит

в о й н у, потому что в первых рядах многомиллионного лагеря сторонников мира идет советский народ, руководимый знаменосцем мира — Великим Сталиным.

В обстановке борьбы Советского Союза за мир во всем мире, за дальнейший расцвет могущества нашей Родины, трудящиеся СССР готовятся к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Нет сомнения, что выборы явятся новой могучей демонстрацией морально-политического единства советского народа, его безграничной преданности творцу самой демократической в мире конституции, вдохновителю и организатору побед коммунизма — товарищу Сталину.

Работники автотранспорта! В борьбе за мир, за нашу великую Родину, под водительством родного и мудрого товарища Сталина, вперед, к новым успехам в строительстве коммунизма!

ОПЫТ НОВАТОРОВ СДЕЛАТЬ ДОСТОЯНИЕМ МАСС

ПУТИ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДА Ф. КОВАЛЕВА НА АВТОТРАНСПОРТЕ

Канд. эконом. наук И. ИСКРЖИЦКИЙ

Быстрый рост производительности труда в условиях социалистического общества определяется механизацией процессов производства, внедрением совершенной технологии, повышением культуры производства, улучшением организации рабочего места, сознательностью рабочих масс и развитием стахановского движения.

Рост производительности труда означает сокращение трудовых затрат на производство продукции, т. е. внедрение прогрессивных норм времени и норм выработки.

В автохозяйствах многие шоферы значительно перевыполняют действующие нормы выработки. Среди шоферов имеется много новаторов-скоростников, в совершенстве овладевших своей профессией.

Изучать и передавать опыт стахановцев автомобильного транспорта, в первую очередь, шоферов-стотысячников, необходимо систематически, всем коллективом передовиков производства в тесном содружестве с инженерно-техническими работниками, работниками науки и общественными организациями. Ключом к решению этой задачи является замечательный метод, предложенный инженером Федором Ковалевым.

Метод Ковалева за короткий срок получил большую известность и нашел

применение в различных отраслях производства, в том числе и на автомобильном транспорте, так как он открывает новый путь к дальнейшему повышению производительности труда и росту выпуска продукции.

Специфика производственных процессов автомобильного транспорта и, в первую очередь, процесса автомобильных перевозок, требует творческого подхода к использованию метода Ковалева.

Стахановские приемы шоферов, работающих, как правило, вне автохозяйства, трудно изучить (в сравнении с приемами производственных рабочих) и передать всем шоферам с помощью инструктирования, но это сделать вполне возможно и необходимо.

Все приемы работы шофера можно подразделить на три основные группы: приемы, связанные с вождением автомобиля, с осуществлением погрузо-разгрузочных работ и с техническим обслуживанием автомобиля.

Наиболее трудно изучить и обобщить приемы вождения автомобиля, так как они в значительной степени зависят от дорожных условий, обстановки движения, погоды и т. д.

Первым этапом в изучении стахановских методов вождения автомобилей лучшими шоферами, дающими наивысшую техническую скорость движения,

является предварительный обмен опытом на техническом совещании.

В результате предварительного обмена опытом вождения автомобиля следует выявить наиболее характерные приемы вождения, применяемые шоферами-стахановцами, отвечающие требованиям повышения технической скорости движения в допустимых пределах.

Необходимо установить содержание, последовательность выполнения стахановского приема вождения автомобиля, связать технику его выполнения с конкретной трассой движения и установить методику более подробного изучения приема, а также порядок обучения этому приему всех шоферов.

Если стахановские приемы состоят в своеобразии переключения передач, пользования сцеплением и тормозами, или в применении каких-либо приспособлений, то их изучение должно состоять в тщательном техническом анализе и экспериментальной проверке с последующим составлением подробного описания каждого приема, с приведением наглядных схем, чертежей или эскизов.

Если же стахановские приемы вождения автомобиля состоят в особых способах преодоления подъемов, спусков, увеличения скорости движения на опре-

деленных участках маршрутов, сокращения протяженности маршрута и т. д., то в этих случаях целесообразно произвести хронометраж ездки. Для этого надо выделить технического представителя, знакомого с техникой хронометрирования, который должен изучить стахановский маршрут, разбить его на характерные участки и зафиксировать точки по участкам маршрута (какие-либо резко бросающиеся в глаза предметы на границах участков).

В специально подготовленных наблюдательных листах (отдельно для прямого и обратного рейсов) перечисляются участки маршрута и предусматриваются графы для записи времени движения по элементам по каждому участку. Следует проводить не менее пяти наблюдений в каждом направлении движения, фиксируя время по часам с секундной стрелкой или с помощью хронометра.

При обработке материалов наблюдений вычисляется средняя продолжительность движения и средняя техническая скорость, которых добивается шофер-стахановец на каждом участке маршрута и по всему маршруту в целом.

При анализе материалов следует исключать все дефектные замеры, и если разница между максимальным и минимальным замерами составит более 30%, необходимо произвести дополнительные наблюдения.

По минимальным затратам времени на каждом участке маршрута может быть вычислено время сверхскоростного рейса при наивысшей средней технической скорости. Путем деления пополам суммы минимального замера и средней арифметической ряда по каждому участку, можно вычислить среднюю продолжительность затрат времени по каждому участку и всему маршруту.

В результате проведенного хронометража, на техническом совещании автохозяйства разрабатывается и утверждается скоростной график движения с подробным описанием стахановских приемов вождения автомобиля. Желательно, чтобы на таком совещании присутствовали представители ГАИ и ОРУД.

Следующий этап работы должен включать массовое внедрение стахановских приемов и скоростного графика движения на данном маршруте среди всех шоферов путем инструктирования.

Сначала всем шоферам вручается описание утвержденных приемов и скоростных графиков движения для самостоятельного ознакомления. Опытные шоферы, получив описания, смогут сами быстро перенять приемы лучших стахановцев и в кратчайший срок освоить скоростные рейсы.

Основное внимание необходимо уделить шоферам, не выполняющим сменных заданий и нуждающимся в индивидуальном инструктировании. Для них следует организовать несколько занятий в стахановской школе с наглядным показом приемов управления.

После занятий в стахановской школе к отстающим шоферам надо прикрепить стахановцев-инструкторов, которые должны осуществлять инструктирование непосредственно на линии.

В качестве руководителей занятий в стахановской школе и инструкторов на линии нужно использовать шоферов-новаторов, методы работы которых передаются всем шоферам, или лучших шоферов-стотысячников, быстро и в совершенстве овладевших утвержденными приемами вождения автомобиля и добившихся систематического осуществления скоростных рейсов.

При отсутствии постоянных маршрутов можно ограничиться проведением инструктирования на особенно характерных участках движения (крутые подъемы и спуски, специфические дорожные условия, затрудненные подъезды и т. д.), на которых лучшие шоферы добиваются значительной экономии времени.

Изучение и передача стахановских приемов, применяемых на погрузо-разгрузочных работах, должны сочетаться с изучением работы шофера, применяющего свои приемы сокращения простоя автомобиля под погрузкой и выгрузкой, и стахановских приемов работы грузчиков. Для этого могут быть осуществлены фотографии рабочего дня и фотография рабочего процесса.

При фотографировании выделенный технический представитель наблюдает и записывает все приемы, выполняемые грузчиками и шофером при погрузке и выгрузке автомобиля, замеряя затраты времени.

Техническое совещание рассматривает имеющиеся фотографии рабочего дня или рабочего процесса, отбирает наилучшие приемы, изучает применяемую грузчиками-стахановцами организацию рабочего места, утверждает стахановский график погрузки и выгрузки. До внедрения стахановского графика погрузо-разгрузочных работ следует провести соответствующую подготовку погрузо-разгрузочных пунктов, обеспечив их необходимыми приспособлениями и механизмами. Массовое инструктирование грузчиков должно проводиться специально назначенными инструкторами стахановцами-грузчиками.

В автохозяйствах уже накоплен большой опыт изучения приемов работы лучших шоферов-стотысячников по техническому обслуживанию автомобилей и содержанию их в постоянной технической готовности. Этот опыт следует лишь дополнить фотографией рабочего дня лучших шоферов-стотысячников, принимающих участие в техническом обслуживании своих автомобилей и сокращающих их простой в гараже.

Такие фотографии рабочего дня позволяют выявить круг работ и приемы по обслуживанию автомобилей, применяемые лучшими шоферами-стотысячниками, а также потери времени в гараже, которые могут быть изжиты.

С этой же целью может быть с большой пользой применен метод массовой фотографии, производимой самими рабочими. Шофер, или производственный рабочий, в специально разработанном бланке сам фиксирует все непроизводительные затраты времени и простои, отмечая их продолжительность.

Такое фотографирование рабочего дня является одной из передовых форм активного участия рабочих в борьбе за полное и производительное использование рабочего времени.

Перед осуществлением такой фотографии необходимо подробно ознакомить всех рабочих и шоферов с ее целями и задачами.

Изучение стахановских приемов работы по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей в автохозяйствах, а также на авторемонтных заводах следует начинать с наиболее трудоемких и массовых операций.

Сначала необходимо изучить технологический процесс, осуществляемый рабочим-стахановцем, и установить, каким путем он достигает высокой производительности труда. Если стахановец применяет более совершенные технологии и приспособления, или осуществляет какие-либо организационные мероприятия, то их надо описать, обсудить на техсовете и после утверждения приступить к внедрению среди всех рабочих, выполняющих аналогичные операции.

Следует иметь в виду, что в производственных условиях автохозяйства особенно большое значение приобретает организация рабочего места, механизация трудоемких ручных работ, изготовление различных приспособлений и инструментов, применяемых новаторами.

Поэтому изучение и массовое внедрение в автохозяйствах стахановских приемов работы рабочих по ремонту и техническому обслуживанию должно сочетаться с техническим оснащением автохозяйств, совершенствованием технологии обслуживания и ремонта автомобилей и общим подъемом культуры производства.

В крупных автохозяйствах, авторемонтных мастерских и авторемонтных заводах, где осуществляется крупносерийное или массовое производство и существуют поточные линии, большое значение приобретают производственные навыки и отдельные приемы рабочих-стахановцев, выполняемые быстро и четко.

Изучение последовательности выполнения этих приемов вплоть до отдельных движений, как это осуществлялось на фабрике «Пролетарская победа», где работает т. Ковалев, надо производить с помощью пооперационного хронометража.

Техника проведения пооперационного хронометража при малой продолжительности элементов операции весьма сложна и требует большого навыка.

Для замера времени следует пользоваться специальным секундомером (лучше всего двухстрелочным, имеющим шкалу с 0,1 до 0,01 мин.).

Поэтому для изучения стахановских приемов работы на массовых операциях с помощью хронометража необходимо назначать наиболее опытных нормировщиков, в совершенстве владеющих техникой хронометрирования и хорошо знающих технологический процесс.

Нормировщик должен разбить операцию, выполняемую стахановцем, на элементы и сопоставить их с аналогичными элементами, выполняемыми остальными рабочими, осуществляющими подобные операции.

Выявив различие в выполнении каких-либо элементов операции, следует произвести сплошной хронометраж по приемам работы тех рабочих, которые осуществляют данную операцию по разному (для проведения сплошного хро-

нометража по всей операции надо выбирать рабочих-стахановцев, значительно перевыполняющих нормы выработки).

На основании сплошного хронометража выявляются приемы, с помощью которых экономит время тот или другой рабочий. Наиболее производительные приемы по каждому элементу операции подвергаются тщательному выборочному хронометрированию, и устанавливается устойчивая средняя величина хронометрического ряда. Имея указанные хронометрические данные, можно разработать наиболее совершенный технологический процесс выполнения данной опе-

рации, основанный на лучших, высокопроизводительных приемах.

На автотранспорте имеются крупные предприятия с массовым и поточным производством, на которых вполне возможно осуществить изучение и внедрение отдельных приемов работы стахановцев с помощью пооперационного хронометража, как это было сделано на фабрике «Пролетарская победа».

Особенностью автотранспорта является наличие большого числа автохозяйств и авторемонтных мастерских самой различной мощности и оснащенности. На всех предприятиях имеется много замечательных новаторов-стахановцев, при-

меняющих высокопроизводительные оригинальные приемы работы и приспособления.

Отбором, изучением и широким распространением стахановских приемов работы, рекомендованных техническими советами предприятий, должны заниматься технические советы трестов, главков и техсоветов самого министерства.

Перед инженерно-техническими и научными работниками автотранспорта стоит важная задача — со всей энергией включиться в изучение, обобщение и массовое распространение стахановских методов работы, применяемых передовиками автотранспорта.

ВНЕДРЕНИЕ МЕТОДА Ф. КОВАЛЕВА НА АВТОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДАХ

Инж. А. КОЛЫЧЕВ

В нашей стране с каждым днем ширится движение за переход к коллективным стахановским формам труда целых участков, цехов и предприятий. Во всех отраслях производства быстро распространяется почин инженера Федора Ковалева, предложившего метод организованного изучения, обобщения и распространения передового опыта среди всех рабочих.

Опыт массового внедрения стахановских приемов работы применим не только для однотипного производства, где большое количество рабочих выполняет одинаковые операции.

Конкретное ознакомление с приемами работы стахановцев на ряде авторемонтных заводов показало, что на многих рабочих постах стахановцы, выполняющие одни и те же операции, имеют разную производительность труда.

Так, в цехе восстановления и изготовления деталей 1-го МАРЗа работница т. Гусева, работающая на двух станках, обрабатывает гильзу блока за 8,4 мин., а т. Лазенкова в тех же условиях обрабатывает эту гильзу за 10,5 мин.

Регулировщики тт. Чертовских и Балаченко, работая в одинаковых условиях, обкатывают за рабочий день — первый 4,3 автомобиля, а второй — 3,6 автомобиля.

Эти примеры показывают, что в авторемонтном производстве, как и в других отраслях, еще много надо сделать, чтобы тщательно изучить приемы работы лучших стахановцев, для распространения их опыта среди всех рабочих данного участка или завода, а лучший опыт работы одного авторемонтного завода передать другому.

Вопрос о распространении метода Ф. Ковалева обсуждался на широких совещаниях инженерно-технических работников на 1-м и 2-м московских авторемонтных заводах, Ивановском, Симферопольском и ряде других заводов треста «Ресавторемонт». Для руководства

изучением и обобщением опыта работы стахановцев создаются общезаводские технические советы, которые должны, путем внедрения метода Ф. Ковалева, помочь всем рабочим достичь уровня стахановцев и от стахановских участков и отдельных цехов перейти к коллективному стахановскому труду.

План мероприятий по внедрению метода т. Ковалева на 1-м МАРЗе разработан по каждому цеху в отдельности. Объекты изучения лучших приемов работы стахановцев были выбраны с учетом необходимости, в первую очередь, ликвидации узких мест производства и по наиболее массовым, часто повторяющимся операциям.

Так, например, в электромеханическом цехе имеется возможность значительно увеличить выпуск распределителей зажигания, но узким местом, лимитирующим увеличение выпуска этого сложного прибора, является операция шлифовки небольшой детали — кулачка распределителя.

На шлифовальном станке этот кулачок обрабатывают посменно три работника и дают на этой операции разную производительность труда: Ганцева шлифует за смену 62 кулачка, Николаева — 50 и Лаврова — 48. Если приемы выполнения операции, применяемые т. Ганцевой, передать остальным двум работницам, то производительность участка сразу увеличится на 16%.

Повышение производительности участка шлифовки кулачка потребовало обратить внимание и на другое узкое место — операцию развертывания отверстия кулачка. Дело в том, что, по существующей технологии, для соблюдения точности размеров отверстия, развертывание его производилось после закалки кулачка. В связи с высокой твердостью детали, операция эта была мало производительна, и очень велик был расход инструмента — разверток. Потребовалось вместо обычной закалки

применить поверхностную закалку кулачка токами высокой частоты; при этом отверстие оставалось мягким и производительность операции развертывания резко возросла.

Этот пример наглядно показывает, как стахановский опыт вскрывает резервы производства и вызывает необходимость более широко применять новую, передовую технику.

В процессе изучения стахановского опыта работы на наиболее часто повторяющихся операциях показательной являлась работа сборщика моторов т. Сабаева.

Стахановец т. Сабаев, работая на посту регулировки коренных подшипников, дает за смену 16,8 моторов, т. е. на 4—5 моторов больше, чем другие сборщики. Такой производительности т. Сабаев достигает своими особыми приемами работы. Так, например, перед постановкой коренных болтов он быстрым и легким ударом зубила намечает на конце болта направление отверстия под шплинт, что позволяет, после наворачивания гайки, производить шплинтовку в течение нескольких секунд, тогда как другие сборщики затрачивают на шплинтовку до 3-х минут.

Тов. Сабаев выигрывает также значительное время на операции заворачивания гаек, работая хорошо подобранными ключами, с заточенной фаской на заходе зева ключа, благодаря чему он быстро надевает ключ на гайку.

Основными предпосылками массового внедрения стахановского опыта являются исправность и высокое качество инструмента и приспособлений. В связи с этим инструментальный цех 1-го МАРЗа наметил в короткий срок полностью обеспечить механические цехи завода высококачественными резцами, с правильной геометрической формой заточки углов и доводкой режущих граней, а также выпустить большую партию вы-

сококачественных ключей для монтажников.

В изучении и внедрении метода Ковалева ведущую роль призваны сыграть инженерно-технические работники завода, которые должны глубоко изучить метод инж. Ф. Ковалева и творчески, применительно к условиям каждого завода, внедрять его на своих участках работы.

Начальники цехов должны определить участки изучения стахановского опыта, обеспечить требуемую организацию и оснащение рабочих мест. Технолог и нормировщик цеха должны изучить приемы работы стахановцев, методы планирования ими своего рабочего времени и через мастеров передавать стахановский опыт другим рабочим данного участка. Для изучения и передачи опыта при начальнике каждого цеха необходимо создать технические советы.

На 2-м МАРЗе почин Ф. Ковалева также получил широкий отклик. После совещания, проведенного 5 сентября, созданы общезаводской технический совет под председательством главного инженера и девять цеховых технических советов.

Цеховые техсоветы наметили лучших стахановцев, опыт работы которых должен изучаться.

Так, по моторному цеху изучается опыт работы стахановки т. Сайгашиной, которая на операции притирки клапанов делает по 17—18 блоков в смену при норме 12,4 блока, шлифовщика-стахановца т. Дежикова, который обрабатывает в смену 30 валов при норме 15, стахановца т. Герасимова, работающего на шлифовке шатунных шеек коленчатого вала и обрабатывающего 15 валов при норме 10,7.

Изучение работы лучших стахановцев производится путем снятия фотографий рабочего дня, с отражением в них всех движений и приемов работы.

Обобщение полученных данных даст возможность перенять не только лучшие приемы работы, но и стахановские методы планирования рабочего времени.

На Ивановском авторемонтном заводе намечено изучить и распространить опыт работы десяти лучших стахановцев завода: токарей тт. Полякова и Акимовой, слесаря т. Харузина, кузнеца т. Китаева и других. Обобщение и изучение методов работы этих стахановцев и обучение этим методам других рабочих, в первую очередь молодых, поручено десяти инженерам и техникам завода, под общим руководством главного инженера.

Применение метода инженера Ф. Ковалева на авторемонтных заводах ставит перед трестом «Росавторемонт» ряд больших задач.

Во-первых, необходимо оказать помощь заводам, особенно отстающим, в работе по изучению, обобщению и широкому внедрению стахановского опыта на данных заводах.

Надо отобрать лучшие, передовые приемы стахановской работы, которые следует распространить на другие заводы, и организовать передачу этого опыта.

Инж. Ф. Ковалев в своей статье «Наш опыт», опубликованной в газете «Правда» в номере от 24 августа, совершенно справедливо указывал, что принятые к внедрению стахановские приемы работы должны быть описаны кратко, технически грамотно и в доступной для всех рабочих форме.

Подобную работу следует проводить и на авторемонтных заводах, причем описания нужно составлять немедленно

по окончании изучения опыта каждого стахановца, не ожидая, когда будет закончена эта работа по всему производственному участку или цеху.

Описания надо вывешивать на рабочих местах рядом с постовыми операционными картами, а копии их направлять в технический отдел треста для обобщения лучшего опыта и распространения его на другие заводы треста.

К описанию приемов работы стахановцев авторемонтного производства нужно прилагать необходимые чертежи приспособлений, специального инструмента и т. п.

Лучшей формой распространения стахановского опыта был бы выпуск картотеки по примеру «Всесоюзной картотеки обмена опытом в социалистическом сельском хозяйстве». Создание такой картотеки позволило бы значительно улучшить технологию производства на авторемонтных заводах.

Улучшение технологии должно быть направлено, в первую очередь, на типизацию технологических процессов с учетом обобщения передового производственного опыта.

Кроме того, на основе описаний стахановского опыта можно будет улучшить операционные технологические карты в части описания операций производства. В существующих технологических картах, как правило, указано лишь то, что надо делать и чем делать, о приемах же производства операций ничего не говорится.

Метод Ф. Ковалева должен получить широкое распространение на всех авторемонтных заводах для того, чтобы вскрыть новые источники повышения производительности труда и увеличения выпуска продукции.

ШИРОКО РАСПРОСТРАНИТЬ НА АВТОТРАНСПОРТЕ МЕТОДЫ НОВАТОРОВ

Решения Коллегии Министерства автотранспорта РСФСР

Коллегия Министерства автотранспорта РСФСР обсудила вопрос о массовом распространении стахановских приемов труда по методу инженера Ф. Ковалева. Отметив, что применение метода Ф. Ковалева на автотранспорте позволит увеличить производительность труда и добиться перехода на коллективный стахановский труд, Коллегия предложила всем руководителям автохозяйств и предприятий организовать массовое изучение и распространение передовых, рациональных приемов работы стахановцев. Руководство этой работой возложено на главных инженеров автохозяйств и предприятий.

Коллегия рекомендует также организовывать в автохозяйствах и на предприятиях технические советы для отбора, изучения и популяризации лучших приемов труда, применяемых передовыми шоферами и рабочими. Опыт новаторов должен распространяться также путем

издания популярных брошюр, информационных листов и бюллетеней.

Общее руководство делом массового обучения шоферов и рабочих стахановским приемам труда и оказание практической помощи местам должно осуществляться главными инженерами главков и промышленных трестов.

* * *

Лучшие шоферы-стотысячники 5-й автобазы Управления грузового автотранспорта Моссовета В. Неровнов и А. Корсаков — инициаторы движения за высокий межремонтный пробег автомобилей — выступили недавно с новым предложением — организовать соревнования за комплексную экономию.

В своей статье, опубликованной в № 8 журнала «Автомобиль», тт. Неровнов и Корсаков писали, что задача шоферов не только добиваться высокого межре-

монтного пробега автомобилей, но и комплексно экономить все материалы и обеспечивать выполнение наибольшего количества тонно-километров при наименьшей сумме расходов на 1 т-км.

Предложение тт. Неровнова и Корсакова обсуждалось на Коллегии Министерства автотранспорта РСФСР. Коллегия одобрила предложение шоферов-стотысячников и приняла специальное решение о широком распространении их опыта. Коллегия призвала коллективы автохозяйств обсудить патристический почин тт. Неровнова и Корсакова и по их примеру вступить в социалистическое соревнование за комплексную экономию материалов и снижение себестоимости тонно-километра, приняв на себя конкретные обязательства.

Руководителям автохозяйств предложено создать в хозяйствах все необходимые условия для развития движения за комплексную экономию.



ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА



ДВИЖЕНИЕ ШОФЕРОВ-СТОТЫСЯЧНИКОВ В АВТОХОЗЯЙСТВАХ СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЙАВТОТРЕСТА

П. БУТЕНКО

*Управляющий Ставропольским крайавтотрестом
Министерства автомобильного транспорта РСФСР*

Социалистическое соревнование, являющееся, по определению товарища Сталина, коммунистическим методом строительства социализма, в наши дни стало подлинно всенародным: 33-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции советский народ встретил в обстановке нового политического и производственного подъема.

Вместе со всем народом напряженно трудятся работники автомобильного транспорта, развернувшие массовое соревнование за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки.

Активно участвуя в социалистическом соревновании, шоферы и ремонтные рабочие автохозяйств Ставропольского крайавтотреста из года в год увеличивают объем автоперевозок, перевыполняют установленные нормы межремонтных пробегов автомобилей, агрегатов и шин, добиваются комплексной экономии топлива, смазочных, эксплуатационных и ремонтных материалов, запасных частей, и на основе этого улучшают все эксплуатационные и экономические показатели работы автохозяйств.

Широкое развитие в автохозяйствах треста получило движение шоферов-стотысячников, возникшее до Великой Отечественной войны. В настоящее время около 60% шоферов являются стотысячниками. Растет число шоферов, успешно выполняющих взятые на себя обязательства по стотысячному пробегу автомобилей.

Как подтверждает опыт работы автохозяйств, успех соревнования зависит прежде всего от руководителей и инженерно-технических работников, которые обязаны обеспечить все условия для высокопроизводительной работы шоферов и автомобилей.

Важнейшее из этих условий — закрепление автомобилей за шоферами. Надо сказать, что большинство руководителей автоколонн треста строго следит за тем, чтобы не было обезлички в эксплуатации автомобилей. В результате, автомобили, закрепленные за 112 шоферами еще в 1945—1946 гг., совершили к настоящему времени в среднем 131 тыс. км без капитального ремонта.

Особенно важно, чтобы закрепление автомобилей за шоферами было произведено в начале цикла эксплуатации (новый автомобиль или капитально отремонтированный), так как это позволит шоферу осуществить весь комплекс мероприятий (начиная с обкатки), обеспечивающих перевыполнение установленных норм межремонтного пробега.

В тех случаях, когда в автохозяйстве имеются автомобили, не закрепленные за определенными шоферами, затраты на их техническое обслуживание и ремонт, как показывает практика, вдвое превышают установленные нормы и в три-четыре раза выше, чем по автомобилям, закрепленным за шоферами-стотысячниками. Характерно также, что незакрепленные за определенными шоферами автомобили использовались лишь 50% календарного времени и перевезли грузов в два-три раза меньше, чем закрепленные автомобили. Это свидетельствует о том, что не все руководители автоколонн выполняют важнейшее условие

высокопроизводительной работы — устранение обезлички. Так, например, в 91-й автоколонне несколько раз прикрепляли и открепляли автомобили, и это незамедлило сказаться на работе всего хозяйства, оно оказалось отстающим по развитию движения шоферов-стотысячников.

Инженерно-технические работники автохозяйств уделяют большое внимание распространению опыта работы передовых шоферов. Для этого используются производственно-технические совещания, на которых передовые шоферы автоколонн тт. Вершняков, Ковалев, Чепурной, Денисюк, Латышев и другие выступают с докладами о своих методах работы.

В 1949 и 1950 гг. в Ставрополе проводились краевые совещания шоферов-стотысячников совместно с инженерно-техническими работниками, представителями партийных и профсоюзных организаций. На этих совещаниях подводились итоги проделанной работы по развитию движения шоферов-стотысячников.



Алексей Гаврилович
Остроухов.



Павел Григорьевич
Ковалев.

выявлялись недостатки и намечались мероприятия по их устранению.

Стахановское движение, как известно, способствует росту культурно-технического уровня рабочего класса и, следовательно, ликвидации противоположности между физическим и умственным трудом. В связи с этим и в целях распространения передового опыта необходимо смелее выдвигать новаторов производства на руководящую работу.

Выдвижение одного из лучших шоферов-стотысячников 91-й автоколонны А. Остроухова на работу в качестве начальника гаража целиком оправдало себя. Тов. Остроухов уделяет много внимания обучению стахановским методам шоферов автоколонны и лично шефствует над начинающими шоферами. После 3—4 месяцев работы под его руководством молодые шоферы регулярно выполняют план перевозок, экономят бензин и резину, их автомобили находятся в хорошем техническом состоянии.

К сожалению, еще не все инженерно-технические работники наших автохозяйств уделяют достаточно внимания изучению и распространению методов работы шоферов-стотысячников. Поэтому первоочередной нашей задачей является внедрение опыта инженера Ф. Ковалева по научному обобщению и распространению передовых методов труда новаторов производства.

Отчетливо представляя, что гласность соревнования является одним из важнейших условий его широкого развития, руководители и профсоюзные организации автохозяйств используют доски показателей, стенгазеты и т. п. для популяризации достижений шоферов — передовиков производства.

Поскольку действующие на автомобильном транспорте системы премирования шоферов за перевыполнение плана перевозок, норм межремонтных пробегов автомобилей и шин, за экономию топлива создают необходимые предпосылки для перевода автомобилей на

хозрасчет, руководители автоколонн треста еще в 1949 г. поставили перед каждым шофером-стотысячником задачу обеспечить не только перевыполнение норм межремонтных пробегов автомобилей, но и перевыполнение плана перевозок и экономии по затратам, непосредственно зависящим от шоферов.

Перевод на хозрасчет автомобилей в автохозяйствах Ставропольского край-автотреста был облегчен бухгалтерским учетом затрат на техническое обслуживание и ремонт по каждому автомобилю; это обеспечило своевременный подсчет премий, причитающихся шоферам, и оперативный контроль за выполнением принятых ими социалистических обязательств. Так, например, в автоколонне № 32 практикуется регулярное опубликование месячных результатов работы каждого шофера по выполнению плана перевозок и расходованию плановых ассигнований на техническое обслуживание и ремонт автомобиля по форме, приведенной в табл. 1.

Постоянно зная показатели своей работы, каждый шофер имеет возможность своевременно принять меры для устранения допущенного перерасхода средств, для выполнения недоисполненной части плана перевозок, способствуя тем самым улучшению основных эксплуатационных и экономических показателей автоколонны в целом.

Перевод на хозрасчет автомобилей потребовал серьезной перестройки оперативного учета, которая была необходима для того, чтобы знакомить шоферов с произведенными трудовыми и денежными затратами, расходом запасных частей и материалов. Контроль со стороны шоферов за всеми работами, выполняемыми по прикрепленным к ним автомобилям, резко усилился.

После перевода автомобилей на хозрасчет шоферы стали самостоятельно устранять большинство мелких неисправностей и тщательно контролировать качество выполняемых работ, более бережно относиться к расходу запасных частей. На каждый автомобиль был открыт лицевой счет, в который записываются затраты труда, расход запасных частей и материалов. Для этого материальные требования расцеливаются, а затем разносятся по лицевым счетам по форме, приведенной в табл. 2.

Ежедневная разноска требований и рабочих листов по лицевым счетам не является трудоемкой работой и производится в течение, примерно, одного часа техником-нормировщиком. Хронологический порядок записей по видам работ и элементам затрат позволяет шоферу ежедневно контролировать расходы по своему автомобилю.

В результате перевода автомобилей на хозрасчет резко снизились затраты на техобслуживание и ремонт. Так, например, по автоколонне № 32 за август-сентябрь 1949 г. (до введения хозрасчета) по этим затратам было перерасходовано 44,1 тыс. руб., а за октябрь-декабрь (после введения хозрасчета) была получена экономия 46 тыс. руб.

Правильно организованный учет затрат обеспечил своевременную выплату шоферам причитающихся им премий.

Таблица 1

Результаты выполнения шоферами плана перевозок и расхода средств

Фамилия, имя и отчество шофера	Городской № авто- мобиля	Выполнение плана перевозок, %	Затраты на техни- ческое обслужи- вание и ремонт по фактическому пробегу, руб.		Результат, руб.		Расход бензина (+ экономия, — перерасход)
			по плану	факти- чески	эконо- мия	перерас- ход	
Фатьянов П. И.	31-01	104,2	1240	712	528	—	+ 105
Бочков В. А.	32-14	103,7	501	667	—	166	— 96
Пахомов И. Г.	32-18	109,6	1410	710	700	—	+ 106,5

Таблица 2

Лицевой счет автомобиля № 32-61 по учету затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт за март 1950 г. (в рублях)

Даты	Уплачено по нарядам			Расход матери- алов	Расход запасных частей	Оплата работ вулканизацион- ного цеха	Оплата работы мастера	Итого
	за техническое обслуживание № 1 (ТО-1)	за техническое обслуживание № 2 (ТО-2)	за текущий ремонт					
3/III	—	—	—	4.00	41.33	—	10.80	56.13
7/III	5.40	—	—	—	1.60	—	4.57	11.57
10/III	4.40	—	12.90	—	—	—	—	17.30
16/III	—	—	39.18	—	—	—	—	39.18
19/III	5.40	—	—	—	—	—	—	5.40
23/III	5.40	—	4.95	—	—	—	7.50	17.85
27/III	5.40	—	29.40	—	—	—	—	34.80
Итого	26.00	—	86.43	4.00	42.93	—	22.87	182.23

За последние три года шоферам выплачено за перевыполнение норм межремонтного пробега 281 тыс. руб., за экономию бензина 241 тыс. руб. и за перевыполнение норм пробега шин 262 тыс. руб.

Важнейшим условием успешного выполнения шоферами своих обязательств является надлежащая организация и высокое качество технического обслуживания автомобилей. В течение 1946—1949 гг. во всех автоколоннах были организованы посты технического обслуживания автомобилей. Каждая автоколонна располагает рабочими местами для проведения моечно-уборочных и смазочных работ, а также цехами для регулировки карбюраторов и вулканизации шин. Это способствует увеличению пробега автомобилей, агрегатов и шин и экономии бензина.

В процессе выполнения шоферами взятых обязательств инженерно-технический персонал осуществлял повседневный контроль за техническим состоянием автомобилей и качеством выполняемых технических обслуживаний и ремонтов.

Движение шоферов-стотысячников, глубоко революционное в своей основе, обеспечило исключительно высокие показатели использования автомобильного парка.

В автохозяйствах треста имеется большое количество шоферов, дающих высокие показатели работы. Особенно необходимо остановиться на результатах работы лучших шоферов-стотысячников.

Шофер Георгиевской автоколонны П. Ковалев, награжденный значком «Отличник Министерства автотранспорта РСФСР», обеспечил пробег грузового автомобиля ЗИС-5 без капитального ремонта в 195 тыс. км. Регулярно перевыполняя план грузовых перевозок, он дал 24 тыс. руб. экономии по затратам на бензин, шины, техобслуживание и ремонт автомобиля.

Автомобиль ЗИС-5 шофера Черкесской автоколонны А. Остроухова (ныне начальника гаража) прошел без капитального ремонта 285 тыс. км. Регулярно перевыполняя план перевозок, т. Остроухов сэкономил 43 тыс. рублей по всем непосредственно зависящим от него затратам и получил более 7000 руб. премии. Тов. Остроухов регулярно экономил бензин от 12 до 18% от действующей нормы.

Развитие движения шоферов-стотысячников обусловило, прежде всего, перевыполнение установленных норм пробега автомобилей до среднего и капитального ремонта, как это показано на табл. 3.

Таблица 3

Результаты выполнения норм межремонтных пробегов

Марка автомобиля	Норма пробега до капитального ремонта, тыс. км	Фактический пробег до капитального ремонта, тыс. км		
		1946 г.	1948 г.	1949 г.
ЗИС-5	60	55	75	72
ГАЗ-АА	40	40,5	49,4	61,2
ЗИС-8 ЗИС-16	70	—	95	108,8

Из приведенной таблицы видно, что в 1946 г. нормы межремонтных пробегов не выполнялись, а начиная с 1948 г. они по крайавтотресту перевыполняются от 20 до 70%.

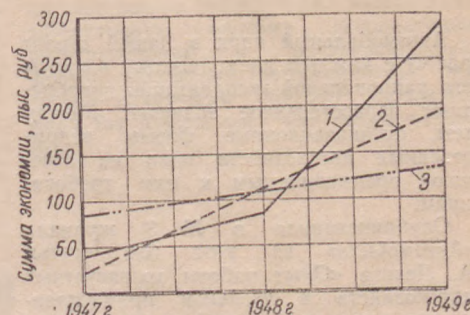
Шоферы-стотысячники обеспечили нарастающее увеличение экономии по затратам на техническое обслуживание, ремонт, бензин и резину прикрепленных к ним автомобилей. В первом полугодии 1950 г. общая экономия составила около 600 тыс. руб.

Успешно выполняя взятые на себя обязательства, шоферы-стотысячники за последние три года работы обеспечили получение по автохозяйствам треста 2,3 млн. рублей сверхплановых накоплений за счет снижения себестоимости по затратам на бензин, шины, техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Однако в ряде автохозяйств треста движение шоферов-стотысячников развито недостаточно. Наряду с передовой 93-й автоколонной, которая может считаться стахановской (95% ее шоферов

участвует в соревновании и 72% шоферов уже выполнили взятые на себя обязательства), и 92-й автоколонной (где 87,5% шоферов участвует в соревновании, а 40% шоферов уже выполнили взятые на себя обязательства) имеются такие, как 37-я автоколонна, где только 37% шоферов участвует в движении шоферов-стотысячников, а выполнили свои обязательства только 20% шоферов. В 91-й автоколонне в движении шоферов-стотысячников участвует немногим более половины шоферов; из них только 20% выполнили свои обязательства.

Поскольку автоколонны треста находятся примерно в равных условиях по обеспеченности материально-технической базой, условиям работы и снабжению бензином и шинами, отставание некоторых автоколонн можно объяснить только тем, что их административно-технический персонал не возглавил движение шоферов-стотысячников и не сделал всего, что необходимо для их успешной работы.

Высокие показатели работы шоферов-стотысячников явились важнейшей предпосылкой успешного выполнения и перевыполнения автохозяйствами и трестом в целом государственного плана по всем основным эксплуатационным и экономическим показателям.



Экономия по затратам на техническое обслуживание и ремонт, бензин и резину по автомобилям шоферов-стотысячников:

1 — экономия по затратам на техобслуживание и ремонт; 2 — экономия от перевыполнения норм пробега шин; 3 — экономия по топливно-смазочным материалам.

Из приведенного выше графика видно, что экономия затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобилей в 1949 г. возросла против 1947 г. более чем в семь раз.

Так, план перевозок 1949 г. по Ставропольскому тресту выполнен по тоннам на 111,2%, тонно-километрам — на 107%, по пассажирам — на 112,8%, по пассажиро-километрам — на 104,9%; себестоимость одного километра снижена на 8,2%, одного пассажиро-километра — на 7%.

Автохозяйства треста в 1949 г. полностью рассчитались с государством по всем видам платежей и дополнительно внесли в бюджет 1061 тыс. руб. Оборачиваемость оборотных средств ускорена на 5,8 дня; в связи с этим высвобождено из оборота 515 тыс. руб.

За десять месяцев 1950 г. план перевозок Ставропольский крайавтотрест также перевыполнил по всем показателям.

Практика работы передовых автохозяйств показывает, какими огромными резервами мы располагаем и какое значение для их использования имеет широкое распространение опыта новаторов производства.

Шоферы-стотысячники подвергают смелому анализу весь производственный процесс, обращая на службу народу все новые и новые, ранее неизвестные резервы производства.

Коллективы автохозяйств Ставропольского автотреста и в дальнейшем, преодолевая имеющиеся недостатки, обеспечат еще более широкое развитие патристического движения шоферов-стотысячников.

ПЕРЕСТРОИТЬ РАБОТУ ВЕДОМСТВЕННОГО АВТОТРАНСПОРТА

М. ГЛАДКИЙ

Начальник транспортного отдела Министерства связи СССР

Автомобильный парк в нашей стране растет с каждым днем, поэтому вопросы его рациональной эксплуатации приобретают первостепенное значение. Между тем, организационные формы ведомственных автохозяйств пока не отвечают предъявляемым к ним требованиям.

Опубликованная в № 3 журнала «Автомобиль» за этот год статья А. Левита «Опыт работы хозрасчетных автохозяйств в угольной промышленности» вызвала большой интерес среди автомобильных работников министерств и ведомств. В статье подняты наиболее важные вопросы укрупнения автохозяйств и централизации руководства эксплуатацией автотранспорта. Опыт работы хозрасчетных автохозяйств ряда министерств, в частности Министерства связи СССР, подтверждает, что надо идти смелее по этому пути и тем самым способствовать улучшению работы ведомственного автотранспорта по всем основным показателям.

В Министерстве связи СССР до 1939 г. существовала простейшая, так называемая, децентрализованная система эксплуатации автотранспорта, при которой каждое предприятие связи, нуждавшееся в автотранспорте, имело автомобили и эксплуатировало их по своему усмотрению.

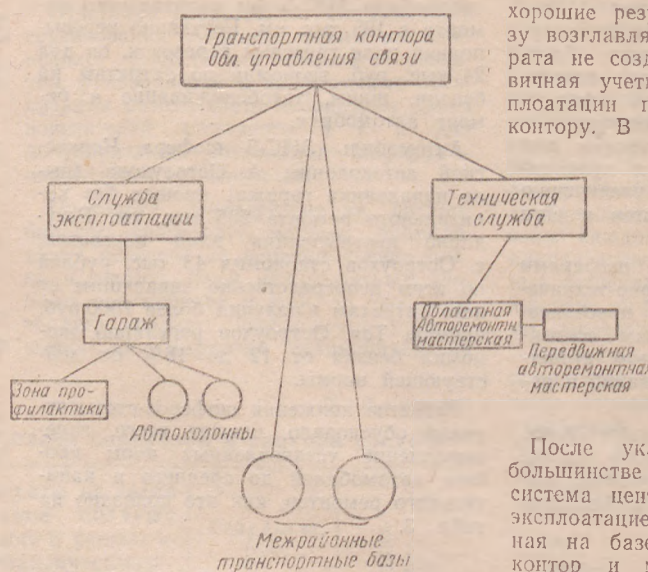
Автотранспорт был распылен по мелким автохозяйствам, которые создавались при предприятиях связи. В каждом областном центре существовало от 3 до 12 автохозяйств, в районных центрах было по 2-3 автохозяйства.

Такая система организации автомобильных хозяйств была вызвана тем, что отсутствовали самостоятельные хозрасчетные автохозяйства и в отдельных случаях не было базы для их организации. В результате автомобильные хозяйства создавались при почтамтах, телефонных станциях, линейно-технических узлах, телеграфах, радиоузлах и т. д. В Москве при предприятиях связи до сих пор еще имеется 32 автохозяйства.

Эта несовершенная система организации автохозяйств существовала в прошлом и существует в настоящее время в ряде других министерств и ведомств.

При большом распылении автотранспорта не может быть и речи о правильном руководстве его эксплуатацией, об организации необходимой авторемонтной базы, подборе квалифицированных кадров, и почти невозможно обеспечить автохозяйства гаражами и правильно их использовать.

Все это приводило к исключительно низкому коэффициенту использования автопарка. В 1939 г. коэффициент использования автопарка в целом по министерству значительно отставал от нормы, а среднегодовой пробег одного списочного автомобиля был равен 13 тыс. км.



В 1939 г. была произведена реорганизация автомобильного хозяйства Министерства связи СССР на базе создания хозрасчетных областных (краевых, республиканских) транспортных контор в составе территориальных управлений связи.

Было организовано всего 89 хозрасчетных транспортных контор, которые существуют и до сих пор. В процессе организации транспортных контор ликвидировано большое количество карликовых автохозяйств, имевших от одного до трех автомобилей.

Однако реорганизация автомобильного хозяйства в системе Министерства связи еще не закончена. При создании хозрасчетных транспортных контор намечалось одновременно организовать межрайонные транспортные базы, как филиалы транспортных контор, которые должны были обеспечить перевозку почты на межрайонных трактах, телеграфных столбов для строительства и ремонта телефонно-телеграфных линий связи и т. д.

До войны такие межрайонные базы были созданы в ряде областей и дали

хорошие результаты. Межрайонную базу возглавлял механик; счетного аппарата не создавалось, так как вся первичная учетная документация по эксплуатации поступала в транспортную контору. В настоящее время, в связи

с пополнением автопарка хозяйств связи, межрайонные базы возрождаются.

Более чем десятилетний опыт работы хозрасчетных транспортных контор подтвердил правильность и целесообразность проведенного мероприятия, оказавшего положительное влияние на все показатели работы автотранспорта.

После указанной реорганизации в большинстве областей была принята система централизованного руководства эксплуатацией автотранспорта, построенная на базе областных транспортных контор и межрайонных транспортных баз. Система централизованного руководства эксплуатацией автомобильного транспорта в министерстве организована по схеме, изображенной на помещенном выше рисунке. Однако укрупнение автохозяйств и перевод их на хозяйственный расчет не означает, что не будет мелких автохозяйств. Они останутся там, где по территориальным соображениям и объему перевозок нецелесообразно создавать укрупненные хозрасчетные автохозяйства.

Ниже в таблице приведены сравнительные данные о работе хозрасчетных транспортных контор и нехозрасчетных автохозяйств по Министерству связи за 1949 г. Приведенные показатели подтверждают целесообразность укрупнения автохозяйств.

Объединение автопарка в хозрасчетные транспортные конторы сказалось не только на улучшении эксплуатационных показателей, но также и на снижении себестоимости километра пробега*.

* В системе Министерства связи СССР расчеты за перевозку почты автотранспортом производятся не в тонно-километрах, а в километрах пробега.

Показатели	Всего	В том числе	
		по хозрасчетным автохозяйствам	по нехозрасчетным хозяйствам
Количество автомобилей, %	100	34	66
Общий пробег, %	100	48	52
Среднегодовой пробег одного списочного автомобиля, тыс. км	17,8	24,3	14,2

В I-м полугодии 1950 г. средняя себестоимость километра пробега в хозрасчетных транспортных конторах составила 1 р. 39 коп. при плановой стоимости 1 р. 43 коп. Ряд транспортных контор снизил плановую себестоимость километра пробега на 15—20%. Так, например, в транспортной конторе Калининского управления связи себестоимость километра пробега была равна 1 р. 27 к., а в Саратовском управлении — 1 р. 11 к.

Анализ финансовых отчетов свидетельствует о наличии в хозрасчетных автохозяйствах больших резервов, позволяющих еще более снизить себестоимость перевозок.

Надо сказать, что некоторые руководители предприятий и ведомств неохотно идут на укрупнение автомобильных хозяйств и противодействуют этому исключительно важному мероприятию. Однако жизнь заставит в самое ближайшее время решить этот вопрос в нужном направлении.

Организационную перестройку ведомственного автотранспорта тормозит отсутствие единой структуры автохозяйств и разработанной системы руководства его эксплуатацией. Каждое министерство делает это по-своему и не всегда удачно.

Для Министерства связи СССР, в частности, имеет исключительно большое зна-

чение система организации аварийной службы при обслуживании важнейших междугородних магистралей телеграфно-телефонной связи. Однако аварийно-техническая служба недостаточно обеспечена автотранспортом.

Министерство автомобильного транспорта РСФСР и Центральный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта должны помочь министерствам и ведомствам разработать эффективную систему эксплуатации автотранспорта и организационную форму управления автохозяйством, которые наилучшим образом удовлетворяли бы нужды того или иного ведомства.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ В УНИВЕРСАЛЬНЫХ КОНТЕЙНЕРАХ

Я. ЛИВЬЯНТ

В годы послевоенной сталинской пятилетки перевозка грузов в контейнерах получила в нашей стране большое развитие. Уже к концу 1949 г. парк универсальных контейнеров для смешанных перевозок (автомобильным и железнодорожным транспортом) увеличился почти в четыре раза по сравнению с довоенным. Резко возросла сеть пунктов, открытых для производства контейнерных операций. Неуклонно увеличивается и объем контейнерных перевозок. Так, в 1947 г. он составил 103% по сравнению с 1940 г., в 1948 г. — 229% и в 1949 г. — 367%.

Значительно расширилась и номенклатура грузов, перевозимых в контейнерах. В настоящее время в контейнерах перевозится более 500 наименований грузов, преимущественно товаров широкого потребления, основную массу которых составляют такие ценные грузы, как готовое платье, ткани, трикотажные и галантерейные изделия, обувь, парфюмерия, продовольственные товары, книги, табачные изделия, запасные части, метизы, продукция химической промышленности, электротехнические изделия и др.

Перевозки этих грузов в контейнерах дают большую экономию на таре. Средняя сумма расходов на тару и упаковку одной тонны груза, с учетом известного процента повторного использования тары, составляет около 300 руб. При этих условиях общая народно-хозяйственная экономия от бестарной перевозки грузов в контейнерах выражается в огромной сумме, не говоря уже об экономии лесоматериалов, упаковочной ткани и других тарных материалов.

Помимо сокращения расходов на тару, контейнерные перевозки дают возможность ускорить доставку грузов непосредственно от склада отправителя до склада получателя, минуя промежуточное хранение товаров на станционных складах. Это способствует ускорению оборачиваемости оборотных средств, что имеет весьма важное значение в работе

промышленных и торговых предприятий.

Применение контейнеров позволяет полностью механизировать погрузо-разгрузочные работы и тем самым значительно сократить простои транспортных средств под грузовыми операциями. На погрузку или разгрузку одного вагона с тарным грузом при обычном повагонном способе транспортировки затрачивается в два с лишним раза больше времени, чем на погрузку или выгрузку одной платформы с контейнерами. При перевозке же контейнеров на автомобилях погрузка или выгрузка контейнеров механизированным способом производится в четыре раза быстрее, чем разгрузка или погрузка груза в контейнеры.

Уже один этот факт наглядно показывает, какое огромное значение имеют контейнерные перевозки для сокращения простоя транспортных средств под погрузо-разгрузочными операциями.

Внедрение контейнеров дает возможность использовать для перевозки грузов открытые платформы вместо крытых вагонов и значительно сокращает потребность в подвижном составе.

Средняя нагрузка двухосного вагона при малопартионных тарных грузах (мелкие отправки) составляет 9,2 т, из которых 2 т приходится на тару. При перевозках же этих грузов в контейнерах средняя нагрузка одной платформы равна 10,5—11 т нетто, т. е. на 45—50%

больше. Таким образом, для перевозки 1 млн. т грузов в таре без контейнеров требуется, примерно, 138 тыс. крытых вагонов, а для перевозки этого же количества грузов в контейнерах только 95 тыс. платформ. Следует учесть также, что при перевозке грузов в контейнерах дополнительно освобождается значительное количество вагонов, необходимых для подвоза различных материалов, требуемых для изготовления тары (леса, гвоздей, ткани, железа и др.).

Все эти преимущества, как и ряд других, обуславливают большое развитие контейнерных перевозок в течение ближайших лет. Уже с 1950 г. объем контейнерных перевозок увеличится примерно в два раза по сравнению с 1949 г.

В этих условиях вопросы рационального использования автомобильного транспорта на контейнерных перевозках приобретают важное значение.

В настоящее время контейнерные перевозки производятся как специализированными автохозяйствами (транспортно-экспедиционные конторы железных дорог), так и автомобилями грузоотправителей или грузополучателей. Однако практика показывает, что автомобили специализированных автохозяйств используются на этих перевозках более эффективно.

По отчетным данным транспортно-экспедиционных контор, среднее расстояние перевозки контейнеров автомобилями составляет 9 км. При этих условиях для доставки одного груженого контейнера со станции железной дороги на склад получателя автомобиль грузополучателя вынужден сделать пробег в среднем 36 км (рис. 1): от склада или гаража получателя до станции железной дороги без груза (K_1) за получением контейнера, со станции железной дороги на склад получателя с груженым контейнером (K_2), от склада получателя до станции железной дороги с порожним контейнером (K_3) и от станции на склад получателя или в гараж без груза (K_4).

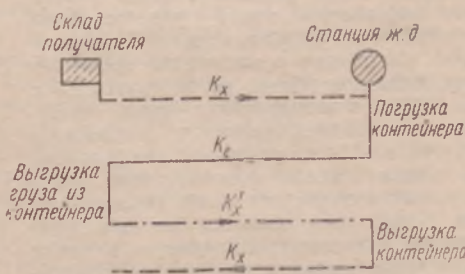


Рис. 1. Схема работы автомобилей грузополучателей.

На эти операции затрачивается около 2,9 часа. Таким образом автомобиль перевозит за 8-часовой рабочий день в среднем 2,8 груженых контейнера. Такие большие затраты времени на доставку одного груженого контейнера со станции железной дороги на склад грузополучателя объясняются тем, что при перевозках контейнеров автомобильным транспортом грузополучателей, на обязанности последних лежит также доставка контейнера после разгрузки его обратно на станцию железной дороги.

По такой же примерно схеме осуществляется и перевозка контейнеров со склада отправителя до станции железной дороги автомобилями грузоотправителей (рис. 2). Затраты времени на перевозку одного груженого контейнера по отправлению и производительность автомобиля в данном случае такие же, как и при перевозке прибывающих контейнеров автомобилями грузоотправителей.

Совершенно иначе организованы перевозки контейнеров автомобилями специализированных хозяйств. Здесь работа автомобиля по доставке прибывающих контейнеров со станции железной дороги на склад грузополучателя всегда, как правило, сочетается с работой по перевозке груженых контейнеров от склада грузоотправителя до станции железной дороги.

В соответствии с этим перевозки контейнеров автомобилями транспортно-экспедиционных контор осуществляются следующим образом (рис. 3): автомобиль из гаража выезжает на станцию железной дороги (K_n) оттуда с груженым контейнером направляется на склад грузополучателя ($K_{г1}$); после разгрузки контейнера на складе грузополучателя автомобиль с порожним контейнером едет на склад грузоотправителя ($K_{г2}$) для погрузки груза, а оттуда с груже-

и второй по отправлении от грузоотправителя на станцию железной дороги. На весь этот рейс затрачивается в среднем 3,1 часа. С учетом нулевого пробега за день в 10 км, автомобиль за 8 часов работы перевозит в среднем 4,8 груженых контейнера.

Таким образом, производительность автомобилей транспортно-экспедиционных контор при перевозке контейнеров на 70% выше производительности ведомственных автомобилей.

Пробег автомобиля на один груженный контейнер, при перевозках ведомственным автопарком грузоотправителей или грузополучателей, составляет 36 км, а транспортно-экспедиционных контор — 14 км (с учетом нулевых пробегов). Следовательно, расход топлива на один груженный контейнер при перевозке его автомобилями специализированных автохозяйств будет в 2,6 раза меньше, чем при перевозке ведомственным транспортом. В результате экономия топлива при перевозке контейнеров автомобилями транспортно-экспедиционных контор на каждый миллион тонн грузов, перевозимых в контейнерах, составит: 5300 т при перевозках на автомобилях ГАЗ-51 и 6800 т на автомобилях ЗИС-5.

Значительное сокращение пробега автомобиля на один груженный контейнер при перевозке его автомобилями транспортно-экспедиционных контор обеспечивает, наряду со снижением расходов на бензин, соответствующее снижение расходов на резину, ремонт, амортизацию и т. д. Сокращаются также расходы и на содержание экспедиционного аппарата, так как в этом случае функции по сопровождению контейнеров в пути, сдаче их грузополучателю или приему от грузоотправителей и доставке обратно на станцию железной дороги могут быть возложены на шофера.

В связи с тем, что объем контейнерных перевозок резко возрастает из года в год, весьма важное значение приобретает выбор для этих перевозок наиболее эффективного типа автомобиля. При решении этого вопроса следует учесть, что основную массу универсальных контейнеров, находящихся в эксплуатации, составляют в настоящее время деревянные контейнеры весом брутто 2,5 т. С 1948 г. в эксплуатацию стали поступать цельнометаллические контейнеры также в 2,5 т, удельный вес которых в общем составе контейнерного парка с каждым годом все более увеличивается. Кроме того, имеются большие деревянные пятитонные контейнеры, а также маленькие цельнометаллические контейнеры весом брутто 1,25 т, находящиеся в опытной эксплуатации с 1949 г.

Перевозки больших деревянных кон-

тейнеров осуществляются исключительно на автомобилях ЯГ-6. Маленькие цельнометаллические контейнеры занимают пока весьма незначительный удельный вес в общем составе контейнерного парка и поэтому не могут оказывать существенного влияния на выбор типа автомобиля. Следовательно, надо исходить из того, что в эксплуатации находятся

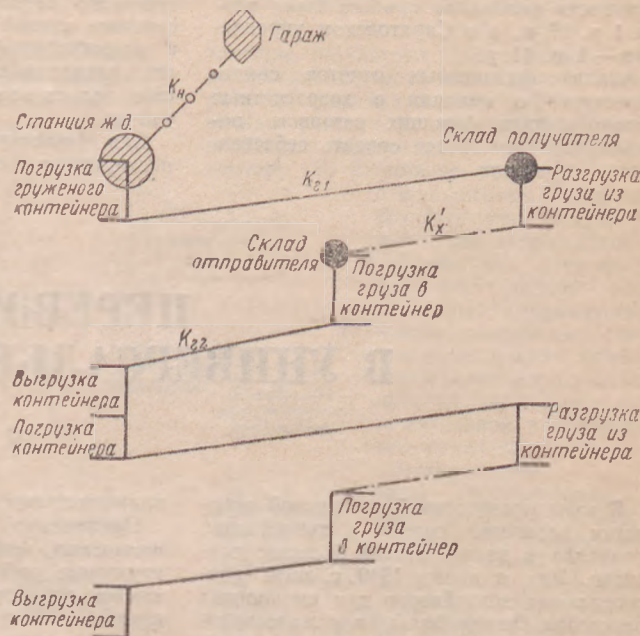


Рис. 3. Схема работы автомобилей специализированных хозяйств.

главным образом деревянные и цельнометаллические контейнеры весом брутто 2,5 т, которые в настоящее время перевозятся в основном на автомобилях ЗИС-5, ЗИС-150 и ГАЗ-51. При перевозках этих контейнеров на автомобилях ЗИС-5 и ЗИС-150 грузоподъемность этих автомобилей недоиспользуется соответственно на 16,7 и 37,5%. Только на автомобиле ГАЗ-51 достигается полное использование грузоподъемности. Этот тип автомобиля оказывается наиболее рациональным и для перевозки маленьких цельнометаллических контейнеров весом брутто 1,25 т, габариты которых дают возможность перевозить на автомобиле ГАЗ-51 одновременно два контейнера.

Целесообразность применения автомобилей ГАЗ-51 для контейнерных перевозок определяется не только степенью использования их грузоподъемности. Большое значение имеет фактор экономии топлива. Так, для перевозки 1 млн. т грузов в контейнерах на автомобилях ГАЗ-51 (при осуществлении перевозок автомобилями транспортно-экспедиционных контор по указанной выше схеме) требуется 3380 т бензина, на автомобилях ЗИС-5 — 4340 т, а на автомобилях ЗИС-150 до 4850 т.

Вот почему транспортно-экспедиционные конторы железных дорог применяют на этих перевозках преимущественно автомобили ГАЗ-51. Параллельно с этим перевозки контейнеров грузоподъемностью 2,5 т с легковесными грузами (галантерейные изделия, трикотаж, табачные изделия и пр.), не позволяющи-

Рис. 2. Схема работы автомобилей грузоотправителей.

мым контейнером идет на станцию железной дороги ($K_{г2}$).

В дальнейшем, в течение рабочего дня процесс перевозки осуществляется по такой же системе «треугольника»: станция железной дороги — склад грузополучателя — склад грузоотправителя — станция железной дороги.

Если не считать нулевого пробега от гаража до станции железной дороги, то весь пробег автомобиля от пункта погрузки контейнера на автомобиль и до пункта выгрузки его с автомобиля составляет в среднем 24 км. При этом автомобиль перевозит два груженых контейнера: один по прибытии от склада железной дороги к грузополучателю,

ми полностью использовать грузоподъемность контейнера, осуществляются на автомобилях ЗИС-150 с одновременной погрузкой на них двух контейнеров. При этих условиях достигается значительное повышение производительности автомобилей и снижение стоимости перевозок контейнеров.

Для повышения производительности автомобилей и снижения себестоимости контейнерных перевозок весьма важно использование прицепов. Наиболее широкое применение автоприцепы получили в автохозяйствах МОСУТЭК, в частности, в автобазе № 1, парк которой состоит преимущественно из автомобилей ЗИС-5.

Несмотря на некоторые трудности в работе автопоездов, вызываемые непри-

способностью контейнерных площадок и погрузо-разгрузочных пунктов клиентуры к приему автомобилей с прицепами, применение прицепов полностью себя оправдало. Средняя производительность автопоездов на перевозках контейнеров по автобазе № 1 в целом превышает производительность автомобилей ЗИС-5 (без прицепов) более чем на 30%.

С целью наиболее рациональной организации перевозок контейнеров автомобильным транспортом целесообразно провести следующие мероприятия:

1. Доставку контейнеров со станций железных дорог на склады грузополучателей и от складов грузоотправителей на станции железных дорог возложить на специализированные автохозяйства

транспортно-экспедиционных контор железных дорог.

2. Перевозки контейнеров осуществлять преимущественно на автомобилях ГАЗ-51, позволяющих полностью использовать грузоподъемность автомобиля.

3. При загрузке контейнеров легковесными грузами применять для их перевозки автомобили ЗИС-150 с одновременной погрузкой двух контейнеров.

4. Широко применять на контейнерных перевозках автопоезда, используя для этого автомобили ЗИС-5.

Все эти мероприятия обеспечат значительное повышение производительности автотранспорта, снижение стоимости перевозки груженого контейнера, а также позволят экономить бензин, резину и другие эксплуатационные материалы.

ОБ ИСТОЧНИКАХ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРЕМИЙ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ НОРМ МЕЖРЕМОНТНЫХ ПРОБЕГОВ

Н. ЛИВШИЦ

В статье Ю. Соколова, помещенной в № 6 журнала «Автомобиль», затронут важный вопрос об источниках финансирования премий шоферам за превышение норм межремонтных пробегов.

Когда шоферы-стотысячники в автохозяйствах были одиночками, выплата им премий за счет общеэксплуатационных расходов отражалась в небольшой степени на себестоимости перевозок. Но с развитием массового движения за стотысячный пробег автомобилей без капитального ремонта, суммы выплачиваемых премий шоферам, ремонтным рабочим и техническому персоналу автохозяйств значительно возросли.

Затраты на капитальный ремонт финансируются за счет амортизационных отчислений. Экономия, получаемая автохозяйством в результате удлинения пробега автомобилей без капитального ремонта, отражается на уменьшении общих расходов на капитальный ремонт, но она не уменьшает себестоимости перевозок, а высвобождает часть средств, предназначенных для производства капитальных ремонтов.

Сумма амортизационных отчислений, производимых по плановым нормам на фактически проделанный общий пробег автомобиля, включаемая в себестоимость перевозок, не уменьшается и не увеличивается от того, был ли произведен капитальный ремонт в установленный срок или нет. Поэтому, как справедливо указывает т. Соколов, в ряде случаев при отнесении всей суммы выплаченных премий на эксплуатационные расходы может увеличиться себестоимость перевозок, несмотря на полученную экономию.

Как правило, экономия затрат на ремонт достигается шоферами-стотысячниками не только путем удлинения межремонтного пробега до капитально-

го ремонта, но и в результате уменьшения расходов по остальным видам ремонтов (текущий и средний).

Так, например, в автобазе Джамбульского облавтоуправления (Казахская ССР) экономия благодаря уменьшению затрат на капитальный ремонт составила 39,0% к общей сумме экономии, а благодаря уменьшению затрат по прочим видам ремонтов (текущий и средний) — 61,0%.

Совершенно очевидно, что та часть экономии, которая образовалась вследствие уменьшения затрат на все виды ремонтов, кроме капитального, непосредственно влияет на снижение себестоимости перевозок по статье «ремонт автомобилей, кроме капитального». Поэтому часть премии, выплачиваемая шоферам, ремонтным рабочим и техническому персоналу, должна быть отнесена на эту же статью в себестоимости перевозок. Что же касается экономии по затратам на капитальный ремонт, то, как сказано выше, она не отражается на себестоимости перевозок, а высвобождает средства амортизационных отчислений, предназначенные на капитальный ремонт. Такое высвобождение средств имеет очень большое народнохозяйственное значение. Ясно, что часть премии, выплачиваемая за счет этой экономии, должна получить отражение уже не на себестоимости перевозок, а на амортизационном фонде.

Поэтому мы считаем правильным при начислении премии прежде всего определить структуру общей суммы достигнутой экономии по источникам ее образования (от уменьшения затрат на капитальный ремонт и сокращения расходов на другие виды ремонтов). Пропорционально определив их частям общей суммы экономии следует распределить общую сумму начисленной премии и отнести одну ее часть на се-

бестоимость перевозок (по статье ремонт автомобилей), а другую на уменьшение амортизационного фонда на капитальный ремонт.

Если бы были произведены капитальные ремонты, предусмотренные планом, то амортизационный фонд на капитальный ремонт уменьшился бы на полную сумму стоимости этих ремонтов. Но благодаря тому, что, например, вместо двух капитальных ремонтов произведен один, амортизационный фонд уменьшится только на стоимость одного капитального ремонта, плюс сумма части премии, выплаченной за счет экономии, образовавшейся в связи с уменьшением затрат на капитальный ремонт. При таком положении не будет того ненормального явления, о котором говорит в своей статье т. Соколов, т. е. выплаченная премия не может привести к удорожанию себестоимости перевозок. В этом случае на себестоимость перевозок будет отнесена лишь часть премии, которая при любых размерах должна быть меньше экономии, достигнутой благодаря сокращению расходов на всех видах ремонтов, кроме капитального. С другой стороны, общий народнохозяйственный эффект, полученный в результате достижений шоферов-стотысячников, будет иметь правильное экономическое отражение.

В заключение мы считали бы целесообразным предложить называть этот вид премии премией не «за удлинение межремонтных пробегов», а «за экономию средств на ремонтах». Ибо фактически общая сумма экономии образуется вследствие не только удлинения межремонтного пробега, но и экономного, бережливого расходования средств на текущие и средние ремонты стахановцами — шоферами и ремонтными рабочими.

г. Джамбул.

НАЗРЕВШИЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ

Инж. Ф. КРЮКОВ

В журнале «Автомобиль» за 1950 г. опубликован ряд статей по актуальному вопросу о путях развития авторемонтного производства. Больших разногласий между авторами этих статей по существу нет.

Проф. В. Ефремов правильно делит все автохозяйства на три группы: мелкие, средние и крупные. Один из авторов, Л. Давидович, в своей статье, помещенной в № 5 журнала, предлагает разграничить группу мелких автохозяйств еще на две подгруппы: до пяти и до десяти автомобилей. Но вряд ли это целесообразно, так как трудно провести грань между автохозяйствами в 5 и 10 автомобилей.

Нам кажется неправильным утверждение, что развитие нашего автопарка пойдет по пути преобладания мелких автохозяйств в 5—10 автомобилей. Средние и крупные автохозяйства быстрее оснащаются передовой техникой не только в виде оборудования для ремонта и технического обслуживания, но и оборудования для эксплуатационной службы (погрузо-разгрузочные механизмы и др.), что значительно удешевляет себестоимость тонно-километра и пассажиро-километра. Поэтому вряд ли какому-либо предприятию или какой-либо организации будет смысл обзаводиться своим собственным автотранспортом.

Если сейчас мы имеем большое количество мелких автохозяйств, то это происходит в основном потому, что тарифы на перевозки еще очень высоки. В дальнейшем таких автохозяйств будет все меньше и меньше, но пока они существуют с этим нельзя не считаться. Поэтому мы не можем согласиться с П. Земсковым, рекомендуя «исходить не из действующей ныне структуры автомобильного парка, а из перспектив его развития».

Мелкие автохозяйства имеются, и этого никто не отрицает. Районные же ремонтные мастерские и станции обслуживания либо совсем не строятся, либо, если где и строятся, то в весьма ограниченном количестве. Поэтому все мелкие автохозяйства вынуждены производить ТО-1, ТО-2 и текущие ремонты своими силами. Очевидно, и в дальнейшем эти виды обслуживания и ремонта автомобилей сохранятся в автохозяйствах независимо от их объема.

Средний ремонт можно производить в автохозяйствах среднего и крупного типа, начиная примерно с автохозяйств в 25—30 автомобилей. Бесспорно, в основу среднего и капитального ремонта должен быть положен агрегатный метод ремонта. Но именно в основу, не принимая это за догму.

Капитальный ремонт автомобилей должен, конечно, проводиться на специализированных авторемонтных заводах.

Нам кажется бесспорной необходимость создания агрегатных заводов для капитального ремонта автомобильных агрегатов и авторемонтных заводов для капитального ремонта автомобилей. Первые должны быть в основном областного масштаба, вторые — межобластного. При их организации следует исходить из территориального, а не ведомственного признака. Можно согласиться с П. Земсковым в вопросе организации на авторемонтных заводах «восстановительного» ремонта. Его аргументы в этом случае достаточно ясны и убедительны.

Опыт работы авторемонтных заводов показал, что наиболее качественный ремонт производят крупные авторемонтные заводы, оснащенные современным и специализированным оборудованием для ремонта и изготовления запасных частей.

Совершенно ясно, что для оснащения таким же оборудованием районных мастерских, чтобы они могли производить капитальные ремонты, необходимы большие неоправданные капиталовложения. Такое оборудование в районных мастерских не будет полностью загружено.

Мы считаем, что предложение П. Земскова — заменить при текущем ремонте распространенное понятие «агрегатный метод» ремонта понятием «сменно-узловой», является правильным. Здесь, конечно, дело не в названии, а в содержании.

В самом деле, что можно вложить в понятие «текущий ремонт»? Это — замена деталей или узла, преждевременно вышедшего из строя по различным причинам, выявленным при производстве ежедневного ухода, ТО-1 и ТО-2, или во время нахождения автомобиля в наряде.

Развивающееся движение шоферов-стотысячников и движение за принятие автомобилей шоферами на социалистическую сохранность, обязывает нас к

всемерному развитию сменно-узлового метода ремонта.

Где производить ремонт узлов, поступающих от автохозяйств? Ответ может быть один — на агрегатно-ремонтном заводе.

Нужны ли отдельно районные станции для обслуживания и районные мастерские для производства средних ремонтов, как предлагает тов. Ефремов? Лучше придерживаться одной терминологии — районная станция обслуживания, которая, в зависимости от потребности района, кроме ТО-1, ТО-2 и текущего ремонта будет производить и средние ремонты. Ремонт на этих станциях должен осуществляться не столько агрегатным методом, сколько сменно-узловым.

Таким образом, по нашему мнению, для обслуживания и ремонта автомобилей необходимо создавать следующие междуведомственные предприятия:

а) районные станции обслуживания с производством средних ремонтов автомобилей;

б) областные агрегатно-ремонтные заводы для производства капитальных ремонтов агрегатов и отдельных узлов;

в) межобластные авторемонтные заводы для капитальных и восстановительных ремонтов автомобилей.

Наряду с указанными предприятиями следует строить на магистралях через определенное количество километров дорожные станции для обслуживания и текущего ремонта автомобилей.

Не менее важным является выдвигаемый В. Ефремовым вопрос о стандартизации ремонтных размеров для целого ряда запасных частей. Преимущества этого доказаны хотя бы на примерах стандартизации поршней и колец к автомобилям ЗИС-5 и ГАЗ-АА. Необходимы также специализированные заводы по изготовлению запасных частей, которые должны входить в систему того же ведомства, в ведении которого будут находиться и станции обслуживания, агрегатные и авторемонтные заводы.

С точки зрения улучшения эксплуатации автомобилей ряд вопросов требует быстрого разрешения. Эти вопросы следующие.

1. На существующих авторемонтных заводах необходимо расширить номенклатуру ремонта агрегатов; установить

программу по ремонту отдельных узлов; начать производство централизованного ремонта деталей, сдаваемых со стороны, помимо поступающих с автомобилями и агрегатами; установить отпускные цены на эти детали с таким расчетом, чтобы они были значительно ниже цен на новые детали.

2. Установить дифференцированную стоимость для агрегатов в зависимости от количества поставленных новых и отремонтированных деталей. Агрегат с большим количеством новых деталей должен отпускаться по более высокой цене, а гарантийные сроки пробегов этих агрегатов должны быть соответственно увеличены.

3. Обязать авторемонтные заводы про-

изводить восстановительный ремонт автомобилей, назвав его капитальным ремонтом с увеличенным объемом работ. Оплату за такой ремонт взимать по фактической стоимости.

4. После установления дифференцированной оплаты за ремонт агрегатов пересмотреть существующие технические условия разработки деталей в сторону их расширения.

5. На существующих авторемонтных заводах ремонтировать две марки автомобилей. Опыт существования таких заводов до 1939 г. в системе «Глававторемонта» вполне оправдал себя. Нельзя считать нормальным, когда даже заводы Министерства автотранспорта РСФСР (Саратовский, Симферополь-

ский и др.), являясь в этих областях единственными и по существу межобластными, ремонтируют только по одной марке автомобиля.

6. Необходимо расширить существующие областные авторемонтные мастерские, хотя бы в системе Министерства автотранспорта РСФСР, приравняв их к заводам не только по оснащению, но и по снабжению материалами.

7. Запретить постройку авторемонтных предприятий другим ведомствам и министерствам без согласования с министерствами автотранспорта союзных республик.

Все эти мероприятия можно, как нам кажется, осуществить в ближайшем пятилетии.

УСКОРИТЬ РАЗВИТИЕ АВТОРЕМОНТНОЙ БАЗЫ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

А. ШУЛЬМАН

Вопросы, поднятые проф. В. Ефремовым в его статье «Пути развития авторемонтного производства и требования к конструкции автомобилей» (№ 1 журн. «Автомобиль» за 1950 г.) имеют исключительно важное практическое значение. Огромный рост количества автомобилей в нашей стране и необходимость обеспечения рациональной эксплуатации автомобильного парка, стоимость основных фондов которого определяется во много миллиардов рублей, требует создания разветвленной сети предприятий по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей.

Однако в течение последних лет строительство предприятий технического обслуживания автомобилей серьезно отстает от роста автопарка. Это особенно относится к авторемонтным предприятиям общего пользования (межведомственным), которые должны обеспечивать средними и капитальными ремонтами автохозяйства всех ведомств.

В результате отставания авторемонтной базы общего пользования, предприятия и учреждения всех министерств создают и поныне мелкие, часто полукустарные авторемонтные мастерские, обслуживающие нужды только своих ведомств. Так, в г. Челябинске имеется большое количество авторемонтных предприятий мощностью каждое от 20 до 50 капитальных ремонтов в год. В Алтайском крае из-за отсутствия авторемонтных заводов только в трех городах — Барнауле, Славгороде и Рубцовске — действует 27 мелких авторемонтных мастерских различных ведомств.

Известно, что качество средних и капитальных ремонтов, производимых в мелких, плохо оснащенных авторемонтных мастерских, как правило, неудовлетворительное, а стоимость высокая. Так, например, в г. Свердловске средняя себестоимость капитального ремонта

грузового автомобиля в авторемонтной мастерской «Главгастронома» в 1949 г. в два с лишним раза превышала цену, установленную на капитальный ремонт такого автомобиля.

Строительство новых авторемонтных предприятий, осуществляемое министерствами и ведомствами, а также загрузка имеющихся заводов производится без учета народнохозяйственных интересов. Существующий порядок, при котором мощность и размещение строящихся авторемонтных предприятий не согласовываются в централизованном порядке, а фонды на запасные части выделяются министерствами без учета мощности действующих у них авторемонтных предприятий, — приводит к неэффективному направлению капиталовложений и недоиспользованию производственных мощностей авторемонтных заводов и мастерских при большой потребности в ремонте автопарка. Получается, что в одних и тех же городах главные управления одних и тех же министерств строят параллельно небольшие авторемонтные предприятия, вместо сосредоточения средств и материальных ресурсов на строительстве одного мощного, хорошо технически оснащенного авторемонтного завода. Так, в г. Куйбышеве авторемонтная мастерская Куйбышевского территориально-строительного управления Министерства нефтяной промышленности СССР неполностью загружается данным управлением. Больше того, имеется возможность наращивания мощности этой мастерской при небольшом увеличении станочного парка. Однако здесь же, в г. Куйбышеве, другое управление — «Куйбышевнефтьобединение» строит новую авторемонтную мастерскую мощностью в 220 капитальных ремонтов в год. Такое же положение и в г. Грозном (по тому же министерству), в гг. Карпинске и Артемовском (по Министерству угольной про-

мышленности СССР), в г. Горьком и других городах.

В результате отставания авторемонтной базы общего пользования транспортировка автомобилей в капитальный ремонт производится на большие расстояния. Так, например, на московские заводы автомобили часто поступают в ремонт из районов Урала, Поволжья, Северного Кавказа, а в отдельных случаях даже из Западной Сибири.

Совершенно прав проф. В. Ефремов, что капитальный ремонт автомобилей, как правило, должен производиться на авторемонтных заводах. При этом мы разделяем мнение, высказанное инж. Ф. Верещаком (журн. «Автомобиль» № 6 за 1950 г.) о том, что авторемонтный завод должен являться заводом по капитальному ремонту автомобилей и агрегатов, а также по ремонту и восстановлению изношенных деталей. В самом деле, по мере роста автопарка страны и увеличения количества ремонтов автомобилей все большее значение для народного хозяйства приобретает необходимость максимального увеличения ремонта изношенных автомобилей, деталей. Достаточно сказать, что за 1946—1949 гг. только на семи московских авторемонтных заводах, благодаря ремонту и восстановлению изношенных деталей, было сэкономлено для народного хозяйства новых запасных частей на 289 млн. руб. Однако далеко не на всех заводах уделяется достаточно внимания расширению номенклатуры и увеличению количества восстанавливаемых деталей.

В настоящее время на ряде авторемонтных заводов еще медленно внедряется капитальный ремонт агрегатов. Так, например, на заводах треста «Росавторемонт» капитальный ремонт комплектов агрегатов автомобилей ГАЗ-АА и ЗИС-5 составил в 1950 г. только 13%. Практика других заводов (в частности,

Управления авторемонтных заводов Мосгорисполкома) показывает, что имеется возможность значительного увеличения удельного веса ремонта агрегатов в общей программе заводов.

Л. Давидович в статье, опубликованной в журнале «Автомобиль» № 5 за 1950 г., высказал мысль, что авторемонтные заводы нужны будут для производства ремонта, главным образом, легковых автомобилей и автобусов. Вопрос этот несомненно важный, однако нельзя согласиться с мнением т. Давидовича о том, что нет необходимости производить на авторемонтных заводах ремонт грузовых автомобилей. Структура автопарка СССР, рост выпуска грузовых автомобилей, значительный удельный вес мелких автохозяйств, а также наличие заводов, где одновременно с капитальным ремонтом автомобилей производится ремонт агрегатов, обуславливают необходимость производства капитального ремонта грузовых автомобилей на авторемонтных заводах.

Нельзя согласиться также с мнением П. Земскова (№ 4 журн. «Автомобиль» за 1950 г.), что основной базой для большей части капитальных ремонтов автомобилей на готовых агрегатах, получаемых с агрегатно-ремонтных заводов, должны быть ремонтные мастерские автохозяйств. Тов. Земсков прав, что удельный вес ремонтных мастерских в общем объеме производимых капитальных ремонтов будет из года в год возрастать по мере роста и развития заводов по ремонту агрегатов и расширения сети хорошо оснащенных ремонтных мастерских. Но переоценивать роль ремонтных мастерских в производстве капитального ремонта не следует, так как они на значительный период времени будут оставаться (на что справедливо указывает П. Земсков) основной базой для текущего и среднего ремонта автомобилей и не в состоянии будут обеспечивать автохозяйства потребным количеством капитальных ремонтов.

Тов. Земсков соглашается, что из пяти капитальных ремонтов один (он именует его «восстановительным») производится на авторемонтных заводах. Однако такое выделение одного заводского ремонта является условным, так как действительная потребность в заводском капитальном ремонте будет зависеть от условий эксплуатации грузовых автомобилей, близости авторемонтных заводов, возможности в короткий срок и без излишних затрат капитально отремонтировать автомобиль. Одно несомненно, что на специализированных, технически хорошо оснащенных авторемонтных заводах при поточной системе производства качество капитального ремонта автомобилей будет несомненно выше, а себестоимость ниже, чем в мелких авторемонтных мастерских.

Таким образом, по нашему мнению, основной базой капитального ремонта автомобилей, включая и грузовые, должны быть авторемонтные заводы, развивающиеся, как заводы по капитальному ремонту автомобилей и агрегатов, а также по ремонту и восстановлению деталей. При этом было бы целесообразно, чтобы развитие сети авторемонтных заводов шло исключительно

по линии предприятий общего пользования (междуведомственных). Но не следует отвлекаться от реальных условий и полагать, что правильное территориальное размещение авторемонтных предприятий не может быть достигнуто даже в том случае, если эти предприятия будут строиться различными ведомствами.

В ближайшие годы должны увеличиться масштабы строительства авторемонтных заводов министерствами автотранспорта союзных республик. При этом необходимо шире практиковать привлечение на началах долевого участия средств и материальных фондов ряда предприятий и организаций, заинтересованных в создании ремонтной базы в данном районе.

В то же время основная часть авторемонтных предприятий будет и впредь строиться различными министерствами и ведомствами, располагающими значительным автомобильным парком. Но несмотря на свою ведомственную принадлежность, авторемонтные предприятия должны удовлетворять также потребность в капитальном ремонте автомобилей других ведомств, т. е. по существу являться предприятиями общего пользования. Этого можно достигнуть только в том случае, если будет изменен порядок планирования строительства новых и расширения действующих авторемонтных предприятий.

При разработке проектного задания авторемонтного предприятия любым ведомством надо обязательно учитывать потребность в капитальном ремонте автомобилей данного района и возможности удовлетворения ее за счет имеющейся авторемонтной базы и строящихся предприятий.

Если в районе нет авторемонтных предприятий, то мощность проектируемого авторемонтного завода или мастерской должна устанавливаться с учетом полного или частичного удовлетворения общей потребности данного района в капитальном ремонте автомобилей.

Не должны допускаться такие уродливые случаи, когда организации одного и того же министерства, в одном и том же районе параллельно строят ряд мелких полукустарных авторемонтных мастерских, вместо сосредоточения средств на строительстве одной авторемонтной базы.

Для упорядочения строительства авторемонтных предприятий необходимо сосредоточить проектирование их в одной проектной организации, пересмотреть имеющиеся типовые проекты авторемонтных заводов в части использования передовой техники и поточного метода и обеспечить серьезное снижение сметной стоимости строительства за счет исключения излишеств. Нужно установить такой порядок, при котором регистрация технических проектов новых авторемонтных заводов производилась бы только при согласовании технической документации (в отношении мощности) и размещения заводов министерств и ведомств, строящих авторемонтные предприятия, с министерствами автотранспорта союзных республик.

Требуется разрешить также ряд других вопросов. Организационное и хо-

зяйственное руководство имеющимися в министерствах и ведомствах авторемонтными заводами, планирование и осуществление строительства новых авторемонтных предприятий должно быть сосредоточено в автотранспортном (или транспортном) управлении министерств. Для улучшения использования мощностей имеющихся авторемонтных предприятий в числе показателей, утверждаемых для министерств в государственном плане, следует установить задания по капитальному ремонту автомобилей, агрегатов и по изготовлению запасных частей авторемонтными заводами. Тогда будет ликвидирована практика загрузки авторемонтных заводов и мастерских заказами предприятий и организаций только своей системы, приводящая к недоиспользованию производственных мощностей.

Для обеспечения наиболее экономного расходования новых запасных частей необходимо установить обязательную поменклатуру деталей, которые следует ремонтировать и восстанавливать на авторемонтных предприятиях.

Надо также рассмотреть и утвердить технические условия на сдачу в капитальный ремонт и выпуск из ремонта автомобилей и агрегатов, обязательные для автотранспортных хозяйств и предприятий всех министерств и ведомств. Это будет способствовать повышению качества ремонта автомобилей.

Для руководства заводами треста «Росавторемонт», Управления авторемонтных заводов Мосгорисполкома и отдельными авторемонтными предприятиями других министерств и ведомств необходимо организовать Главное управление авторемонтных заводов при Министерстве автотранспорта РСФСР с 2—3 территориальными трестами. Такое Главное управление может активно воздействовать на техническое совершенствование авторемонтных предприятий других ведомств.

Проф. В. Ефремов справедливо указывает на необходимость широкого строительства районных и дорожных станций для обслуживания и текущего ремонта автомобилей. В годы послевоенной сталинской пятилетки в нашей стране в больших масштабах развернулось дорожное строительство. Развиваются межобластные грузовые и пассажирские перевозки, увеличивается количество автомобилей в личном пользовании. Все это требует создания на всех автомобильных дорогах дорожных станций по обслуживанию и текущему ремонту автомобилей. Для решения этой задачи необходимо, чтобы в технических проектах строительства автомобильных дорог, осуществляемого как ГУШОСДОРом МВД, так и Главными дорожными управлениями союзных республик, предусматривалось сооружение дорожных станций обслуживания автомобилей и бензо-заправочных колонок.

Наряду с дорожными станциями необходимо развивать строительством районных станций обслуживания автомобилей, в первую очередь, в крупных центрах для обслуживания автомобилей индивидуальных владельцев и мелких автохозяйств. В ряде районов техническое обслуживание автопарка должно обеспечиваться авторемонтными мастер-

скими общего пользования, осуществляющими техническое обслуживание наряду с производством среднего и текущего ремонтов. Перевод автохозяйств на хозрасчет должен способствовать заинтересованности крупных и средних автохозяйств в техническом обслужива-

нии и производстве текущего и среднего ремонтов автопарка мелких автохозяйств.

Однако мы разделяем мнение т. Земскова, что целесообразно не отрывать функции технического обслуживания автомобилей от остальной деятельности

автохозяйств. В связи с этим необходимо обратить особое внимание на строительство в автохозяйствах цехов для технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей, а также на оснащение автохозяйств гаражно-ремонтным оборудованием и инструментом.

ПРОЦЕСС ХРОМИРОВАНИЯ В ЖЕЛЕЗНЫХ ВАННАХ

Инж. Р. ТАВРОВСКАЯ

Основным оборудованием гальванических цехов являются ванны. Успешное проведение процесса гальванических покрытий зависит от умения подобрать материал для корпуса ванны, внутреннюю облицовку, вид подогрева, конструкцию сортовых отсеков.

До последнего времени корпус ванны для хромирования деталей облицовывался рольным свинцом (слоем толщиной в 3—5 мм). Установилось мнение, что в железной ванне без свинцовой облицовки электролит будет обогащаться железом, ввиду разрушения стенок ванны от происходящего в ней процесса электролиза. Известно, что обогащенный железом электролит уменьшает рабочий интервал получения блестящих осадков.

В целях экономии рольного свинца на 2-м Московском авторемонтном заводе был проведен опыт применения ванны для хромирования без облицовки свинцом. Для этого были взяты две ванны: одна — облицованная рольным свинцом, другая без облицовки (сталь марки 10). Наблюдения за работой этих ванн проводились в течение 8 месяцев.

Состав электролита в обеих ваннах был следующий: хромовой кислоты — 180—200 г/л, серной кислоты — 1,5—2,0 г/л. Плотность тока была равна 45—50 а/дм², температура — 58—60° С.

Содержание железа во время экспериментальной работы колебалось в железной ванне от 0,89 до 4,46 г/л, а в ванне, облицованной рольным свинцом, от 1,40 до 4,72 г/л.

Анализ электролита в других ваннах, находящихся в эксплуатации, показал,

что содержание железа в отдельных пробах доходит до 7,8 г/л и не отражается на качестве осадка. Анализ ежемесячных проб электролита, отбравшихся с обеих ванн, показал, что интенсивность обогащения электролита железом в этих ваннах почти одинакова. В железной ванне за 8 месяцев наблюдений количество железа в электролите увеличилось на 3,47 г/л, в то время как в ванне, облицованной рольным свинцом, оно составило 3,34 г/л. Поскольку интенсивность обогащения электролита железом в ваннах была почти одинаковой, можно предполагать, что при нормальных условиях эксплуатации ванны процесс обогащения электролита железом происходит не столько в результате взаимодействия электролита со стенками ванны (железо пассивируется в хромовой кислоте и растворяется очень медленно), сколько вследствие поступления железа с деталей, загружаемых в ванну и подвергаемых хромированию.

Как известно, обработанные поверхности деталей не являются абсолютно гладкими. На неровных поверхностях имеются микроскопические частицы металла, расположенные во впадинах гребешков, которые в процессе электролиза попадают в электролит. Кроме того, отдельные, наиболее острые гребешки, под действием серной кислоты разъедаются и растворяются в электролите.

Почему же стальная ванна устойчива в отношении накопления железа? Это можно объяснить следующим. Когда ванна загружается впервые, то она про-

рабатывается при малой плотности тока в течение 5—7 часов. При этом образуется плотная защитная пленка, которая и предохраняет стенки ванны от дальнейшего разрушения. Детали же загружаются при большей плотности тока.

В таблице приводятся результаты анализов электролита обеих ванн:

№№ проб	Даты отбора проб	Количество железа, г/л	
		в железной ванне	в ванне, облицованной рольным свинцом
1	1/IX	0,89	1,40
2	9/XI	1,63	1,62
3	19/XI	1,78	1,73
4	8/II	1,27	2,35
5	2/III	3,01	2,08
6	3/IV	4,36	4,77

Проведенные наблюдения позволяют сделать вывод, что применение рольного свинца в ваннах хромирования деталей не является обязательным.

В настоящее время 2-й Московский авторемонтный завод Министерства автотранспорта РСФСР производит хромирование деталей в железных ваннах.

20-летие ХАРЬКОВСКОГО АВТОДОРОЖНОГО ИНСТИТУТА

В сентябре Харьковский автомобильно-дорожный институт отметил свой 20-летний юбилей.

Институт был организован в 1930 г. и уже через несколько лет располагал лабораторной базой, вполне обеспечивавшей учебный процесс, фундаментальной научной библиотекой, хорошо оборудованными учебными кабинетами, аудиториями, студенческими общежитиями.

В институте имеются автомобильный, механический и дорожно-строительный факультеты, вечерние отделения автомо-

бильного и дорожно-строительного факультетов и заочное отделение. В составе института — 20 кафедр. В 1949 г. открыта большая лаборатория двигателей с несколькими гидротормозными установками и контрольно-измерительной аппаратурой последних образцов.

Институт имеет учебный полигон для проведения практических занятий по дорожно-строительным машинам, тракторам, строительству и эксплуатации до-

За 20 лет своего существования Харь-

ковский автодорожный институт подготовил более 2500 инженеров-автомобилистов, механизаторов дорожного строительства и строителей дорог.

В настоящее время многие выпускники института работают директорами и главными инженерами заводов, директорами автомобильных хозяйств, руководителями проектных организаций, начальниками дорожных строителей. Из числа выпускников успешно растут и молодые научные кадры в учебных и научно-исследовательских институтах.



Конструкции АВТОМОБИЛЕЙ И МЕХАНИЗМОВ

ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ЗИМ

Инж. Н. КУНЯЕВ

Горьковский автозавод имени Молотова спроектировал и выпускает новый советский легковой автомобиль ЗИМ (рис. 1).

Создание автомобиля ЗИМ является большим шагом вперед в развитии отечественного автомобилестроения и свидетельствует о росте технической культуры советских рабочих, мастеров, инженеров и конструкторов.

Задание на проектирование этого автомобиля предусматривало постройку шестиместного легкового автомобиля среднего класса с тремя рядами сидений (в среднем ряду сиденья откидные) и установку на нем изготовляемого на заводе шестицилиндрового двигателя с возможной его модернизацией.

Техническое задание на проектирование было тщательно изучено коллективом конструкторско-экспериментального отдела завода. Конструкция автомобиля и его внешние формы широко обсуждались на партийных собраниях и производственных совещаниях рабочих, конструкторов, испытателей и технологов завода. Работой по созданию автомобиля руководил главный конструктор завода лауреат четырех Сталинских премий А. А. Липгарт.

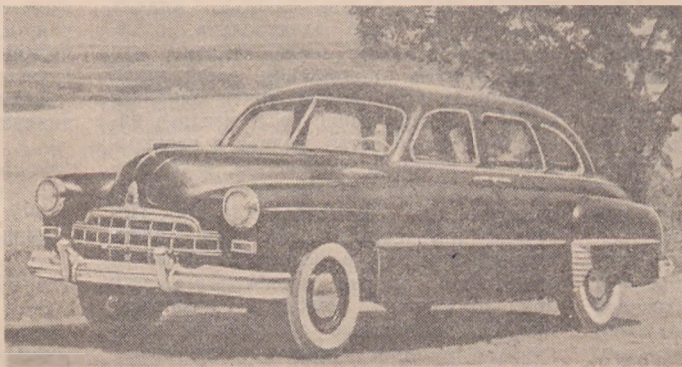


Рис. 1. Общий вид автомобиля ЗИМ.

Фото Н. Добровольского.

Проектирование автомобиля велось параллельно с конструкторскими работами, постройкой образцов, проведением испытаний и подготовкой производства.

ЗИМ является автомобилем среднего класса и занимает промежуточное место между массовым автомобилем М-20 «Победа» и ЗИС-110 (рис. 2 и 3).

Общая длина автомобиля ЗИМ только на 470 мм меньше автомобиля ЗИС-110 (см. таблицу), а внутренняя длина полезной части кузова у них практически одинакова. Ширина заднего сиденья у ЗИМ меньше, чем у ЗИС-110 лишь на 40 мм, а переднее сиденье шире на 190 мм.

Сухой вес автомобиля ЗИМ (без шасси и пассажиров, без бензина, воды, масла, запасного колеса и шoferского инструмента) равен 1800 кг, т. е. на 750 кг меньше веса автомобиля ЗИС-110.

Колея передних колес — 1460 мм, задних — 1500 мм. Расстояние от нижней точки автомобиля (в средней его части) до дороги — 240 мм.

В шасси автомобиля ЗИМ использовано до 50% деталей автомобилей ГАЗ-51 и М-20. Кузов автомобиля ЗИМ полностью новый.

Таблица основных размеров отечественных легковых автомобилей среднего и высокого классов, мм

	М-20	ЗИМ	ЗИС-110
База	2700	3200	3760
Общая длина	4665	5530	6000
Общая ширина	1695	1900	1960
Высота под нагрузкой ..	1590	1660	1730

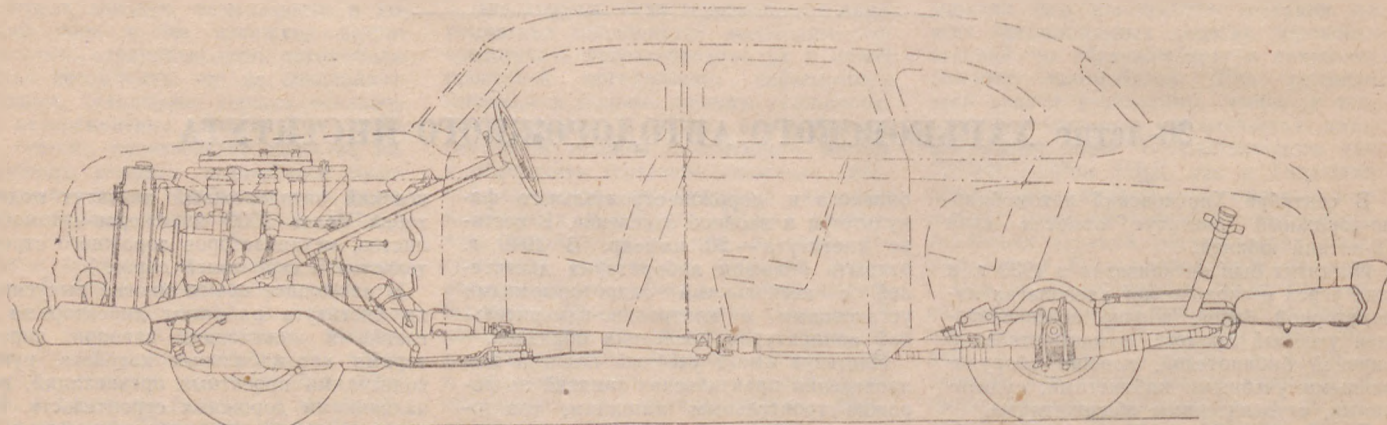


Рис. 2. Шасси автомобиля ЗИМ. Вид сбоку.

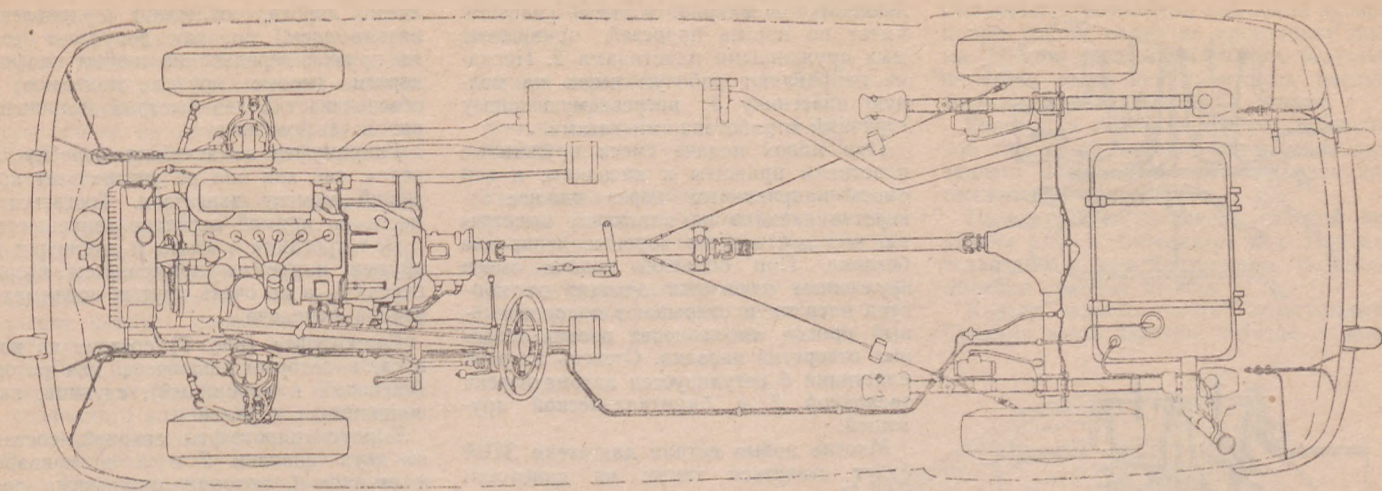


Рис. 3. Шасси автомобиля ЗИМ. Вид сверху.

ДВИГАТЕЛЬ

Перед конструкторами стояла задача установить на автомобиль двигатель мощностью не менее 90 л. с., способный длительно работать без детонации на стандартном автомобильном бензине с октановым числом не более 70. Для автомобиля ЗИМ был модернизирован шестицилиндровый двигатель ГАЗ-51. Модернизация состояла в том, что была повышена степень сжатия до 6,7, снят регулятор-ограничитель оборотов, увеличены сечения каналов для прохода рабочей смеси в блоке цилиндров, улучшено распределение смеси по цилиндрам путем специально сконструированной новой впускной трубы, был переделан выпускной трубопровод и сконструирован новый карбюратор.

Эти изменения дали возможность получить для автомобиля ЗИМ двигатель мощностью до 95 л. с. при 3600 об/мин. с максимальным крутящим моментом до 22,5 кг-м (рис. 4). Гарантийными являются мощность 90 л. с. и крутящий момент 21,5 кг-м.

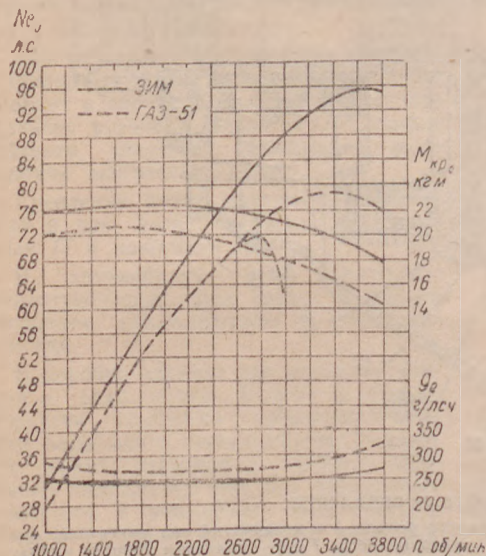


Рис. 4. Сравнение скоростных характеристик двигателей ГАЗ-51 и ЗИМ.

Система охлаждения двигателя высокоэффективна. При испытаниях на длинных подъемах в Крыму и на Кавказе, в летних условиях, температура воды не доходила до кипения. Для регулирования температуры воды служат термостат и жалюзи (с ручным приводом). Водяной насос центробежный, новой конструкции, с двумя стандартными шариковыми подшипниками, легко поддающийся ремонту.

Система смазки двигателя ЗИМ та-

кая же, как и на двигателе ГАЗ-51, с фильтрами грубой и тонкой очистки и масляным радиатором. Имеется принудительная вентиляция картера.

Специально для автомобиля ЗИМ был сконструирован новый карбюратор, получивший название К-21 (рис. 5). Он имеет поплавковую камеру с двумя поплавками (на схеме не показаны). Привод от поплавков к запорной игле устроен так, что на поворотах или при разгоне автомобиля переливания бен-

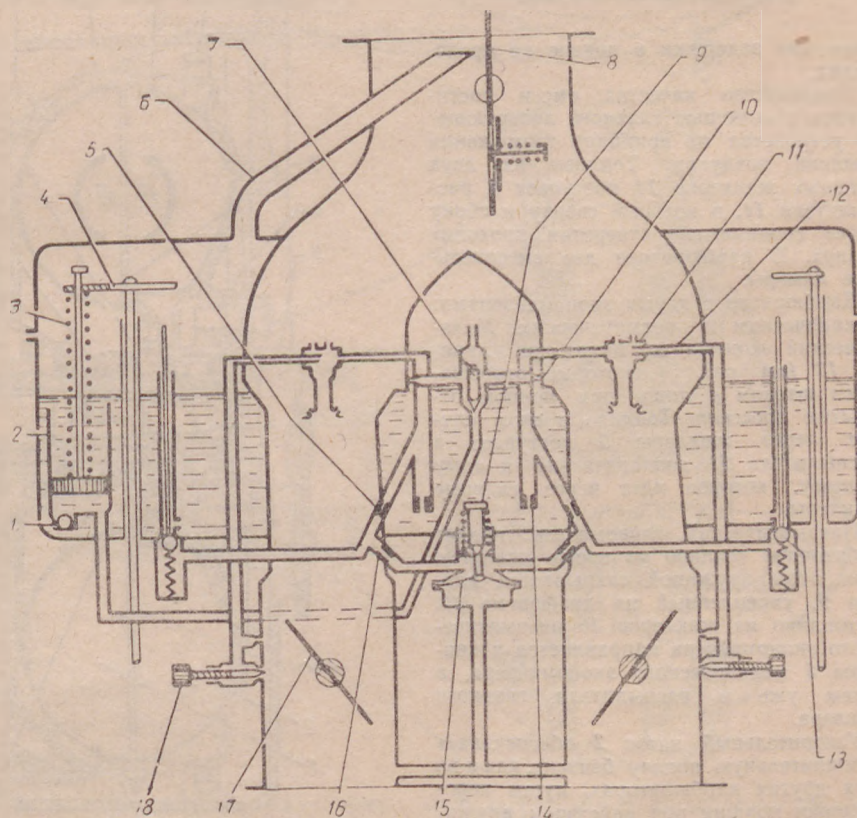


Рис. 5. Схема карбюратора К-21:

1 — впускной клапан ускорительного насоса; 2 — ускорительный насос; 3 — пружина ускорительного насоса; 4 — шток привода ускорительного насоса и механического экономайзера; 5 — жиклер механического экономайзера; 6 — балансирующая трубка; 7 — выпускной клапан ускорительного насоса; 8 — воздушная заслонка; 9 — клапан пневматического экономайзера; 10 — распылитель ускорительного насоса; 11 — распылитель главного жиклера; 12 — жиклер холостого хода; 13 — клапан механического экономайзера; 14 — главный жиклер; 15 — диафрагма пневматического экономайзера; 16 — жиклер пневматического экономайзера; 17 — дроссельная заслонка; 18 — винт регулировки качества смеси на малых оборотах холостого хода.

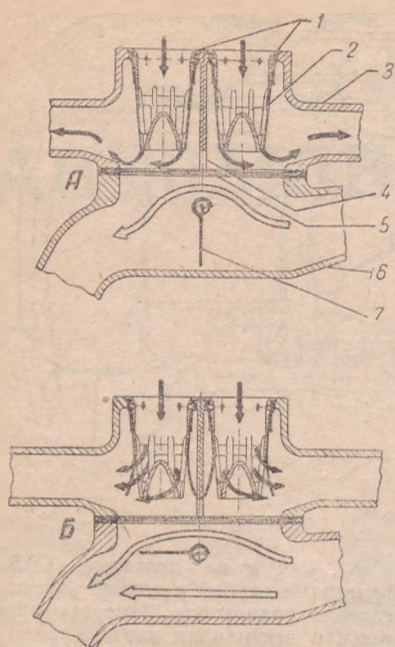


Рис. 6. Схема средней части впускной и выпускной труб:

1 — направляющие насадки; 2 — пружинные пластинки; 3 — впускная труба; 4 — отверстие для уравнивания разрежений; 5 — пластинка подогрева; 6 — выпускная труба; 7 — заборка подогрева. А — схема работы на малой нагрузке; Б — схема работы на большой нагрузке.

зина или задержки в подаче не происходит.

Постоянство качества смеси достигается с помощью главного дозирующего устройства по принципу торможения топлива воздухом. Топливо из двух главных жиклеров 14 поступает в распылители 11, в которые сверху и сбоку через специальные отверстия проходит воздух. В карбюраторе две смешительные камеры.

Карбюратор с двумя экономайзерами: механическим и пневматическим. Механический экономайзер имеет два клапана 13 (см. рис. 5), которые открываются штоком 4 лишь при полном открытии дросселя. Топливо в этом случае через жиклеры 5 поступает в распылители 11 дополнительно к тому топливу, которое идет через главные жиклеры.

Пневматический экономайзер подает добавочное топливо во время разгонов. При этом пружинной открывается клапан 9, укрепленный на диафрагме 15, и топливо из жиклеров 16 пневматического экономайзера направляется в жиклеры 5 механического экономайзера, а затем уже в распылители главного жиклера.

Ускорительный насос 2 обеспечивает дополнительную подачу бензина, как и во всех других карбюраторах, путем перемещения поршня под действием пружины 3, сжимаемой при открытии дросселя.

Впускная труба (рис. 6) разделена на две секции, каждая из которых питает три цилиндра. Стенка между секциями имеет квадратное отверстие 4, служащее для уравнивания разрежений в обеих секциях. В средней части впускной трубы под карбюратором в каждой секции помещено по одному направ-

ляющему насадку 1. Каждый насадок имеет по восемь прорезей, прикрываемых пружинными пластинами 2. Насадки направляют рабочую смесь на медную пластинку 5, нагреваемую снизу горячими отработавшими газами.

При малой подаче смеси пружинные пластинки прижаты к насадкам, и вся смесь направляется через нижнее отверстие насадка на пластинку подогрева, чем достигается хорошее испарение бензина. При большой подаче смеси пружинные пластинки отходят от корпуса насадка и открывают дополнительный проход смеси через восемь щелевых отверстий насадка. Степень нагрева пластинки 5 регулируется автоматически заслонкой 7 с биметаллической пружиной.

Многие новые детали двигателя ЗИМ будут ставиться также на двигатели ГАЗ-51.

СИЛОВАЯ ПЕРЕДАЧА

Силловая передача автомобиля состоит из гидромукты, сцепления, коробки передач, промежуточного вала с промежуточной опорой, карданного вала, главной передачи с дифференциалом и полуосей.

Гидромукта обеспечивает наилучшую приспособляемость двигателя к усло-

виям дороги, облегчает управление автомобилем, так как допускает езду на прямой передаче на любом профиле дороги (кроме крутых подъемов) и обеспечивает более быстрый и плавный разгон автомобиля.

Гидромукта не заменяет коробку передач, так как она не увеличивает крутящий момент двигателя. Трогаться с места на прямой передаче запрещается.

Для трогания с места и движения на крутых подъемах применяется вторая передача, а на очень крутых подъемах — первая передача.

Гидромукта (рис. 7) состоит из корпуса, в который заключены два ротора (насосный и турбинный), ступица, вал, подшипники и сальник.

Корпус гидромукты сварной, состоит из двух половин 7 и 8 и приварен к ступице 4, которая шпильками привернута к фланцу коленчатого вала 3 двигателя. Снаружи на корпус муфты напрессован зубчатый обод 6 привода стартера. На передней стороне корпуса нанесена шкала для установки поршня первого цилиндра в верхнюю мертвую точку. Для заливки в муфту масла имеется наливное отверстие с пробкой 9.

Насосный ротор муфты состоит из корпуса 21, приваренного точками к корпусу муфты. Внутри на корпусе ротора укреплено 48 лопаток 2.

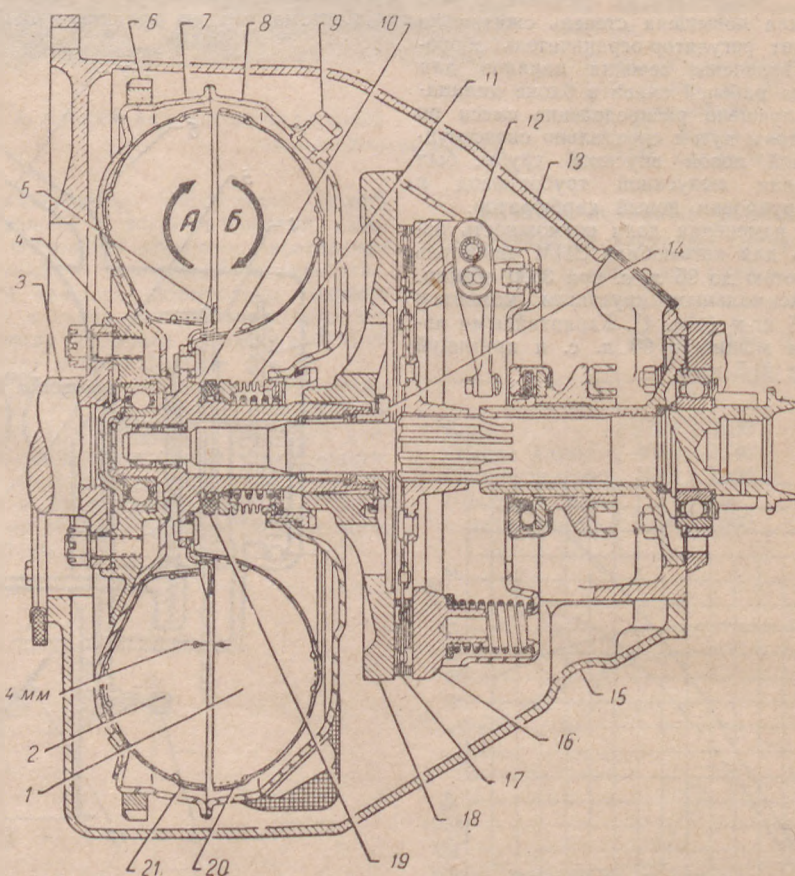


Рис. 7. Гидромукта и сцепление:

1 — лопатка турбинного ротора; 2 — лопатка насосного ротора; 3 — коленчатый вал двигателя; 4 — ступица гидромукты; 5 — маслоотражатель; 6 — зубчатый обод; 7 и 8 — половины корпуса муфты; 9 — пробка; 10 — вал гидромукты; 11 — гофрированный латунный кожух сальника; 12 — рычаг выключения сцепления; 13 — верхняя часть картера гидромукты и сцепления; 14 — гайка крепления ведущего валика; 15 — нижняя часть картера гидромукты и сцепления; 16 — нажимной диск сцепления; 17 — ведомый диск; 18 — ведущий диск; 19 — графитное кольцо сальника; 20 — корпус турбинного ротора; 21 — корпус насосного ротора.

Турбинный ротор состоит из корпуса 20 с 44 лопатками 1. Ротор вместе с маслоотражателем 5 приклепан к валу 10, на который на конусных шлицах надет ведущий диск 18 сцепления, закрепленный на валу гайкой 14 с замочной пластиной для предохранения от отвинчивания.

В корпус гидромукты заливается 6,65 л турбинного масла «Л» (что составляет примерно 80% емкости корпуса). Нельзя заливать масла больше указанного количества, так как переполнение корпуса приводит к жесткой работе гидромукты (без проскальзывания). Для предотвращения течи масла из мукты имеется сальник, состоящий из графитного кольца 19, гофрированного латунного кожуха 11 и пружины.

Гидромукта действует следующим образом. При вращении коленчатого вала двигателя вращаются закрепленные на нем корпус мукты и насосный ротор. Масло, находящееся в полости насосного ротора, благодаря лопаткам увлекается в направлении вращения ротора и одновременно центробежной силой гонится в направлении стрелки А. Пройдя зазор между роторами (равный 4 мм) масло ударяется о лопатки турбинного ротора и заставляет его вращаться в том же направлении, что и коленчатый вал двигателя. Циркуляцию внутри турбинного ротора масло завершает по стрелке Б.

Чем больше скорость вращения двигателя, тем быстрее вращается насосный ротор. На больших скоростях движения автомобиля и на дороге с малым сопротивлением движению вращение от насосного ротора передается турбинному почти без проскальзывания. При повышении сопротивления движению (например, преодоление дорожного подъема) проскальзывание между роторами увеличивается и скорость вращения турбинного ротора падает.

При уменьшении нажатия на педаль акселератора и закрытии дроссельной заслонки число оборотов двигателя падает, вследствие чего падает и число оборотов насосного ротора и увеличивается проскальзывание насосного ротора относительно турбинного.

При скорости движения более 25 км/час гидромукта может передавать крутящий момент в обратном направлении, от турбинного ротора к насосному, и, таким образом, допускает торможение автомобиля двигателем.

Сцепление имеет механизм выключения и три диска: ведущий 18, ведомый 17 и нажимной 16.

В автомобилях ЗИМ сцепление нецентробежное; сила трения в дисках создается исключительно с помощью пружин.

В коробке передач три передачи вперед и одна назад. Вторая и прямая передачи снабжены синхронизатором для бесшумного переключения. Шестерни первой передачи и заднего хода имеют спиральный зуб, что повысило их прочность и уменьшило шум. Шлицы вторичного вала и каретки шестерни первой передачи и заднего хода спиральные. Многие детали коробки передач ЗИМ одинаковы с деталями новой коробки автомобиля М-20 «Победа».

Передаточные отношения коробки следующие:

первая передача	3,115 : 1;
вторая передача	1,772 : 1;
третья передача	1,000 : 1;
задний ход	4,005 : 1.

Управление переключением передач вынесено на рулевую колонку, что значительно удобнее, чем при рычаге, выступающем из пола.

Передача к заднему мосту состоит из двух открытых валов с промежуточным подшипником, укрепленным к полу ку-

она имеет повышенную прочность зубьев и при работе почти не производит шума. Низкое расположение вала ведущей шестерни позволяет уменьшить выступ тоннеля в полу кузова.

Гипоидная передача требует специальной гипоидной смазки; применение для заднего моста ЗИМ других смазок категорически запрещается.

Передаточное отношение главной передачи 4,56 : 1. Сателлитов два. Под сателлитами и под шестернями полуосей имеются сменные шайбы.

Картер заднего моста неразъемный. Средняя часть картера, отлитая из ков-

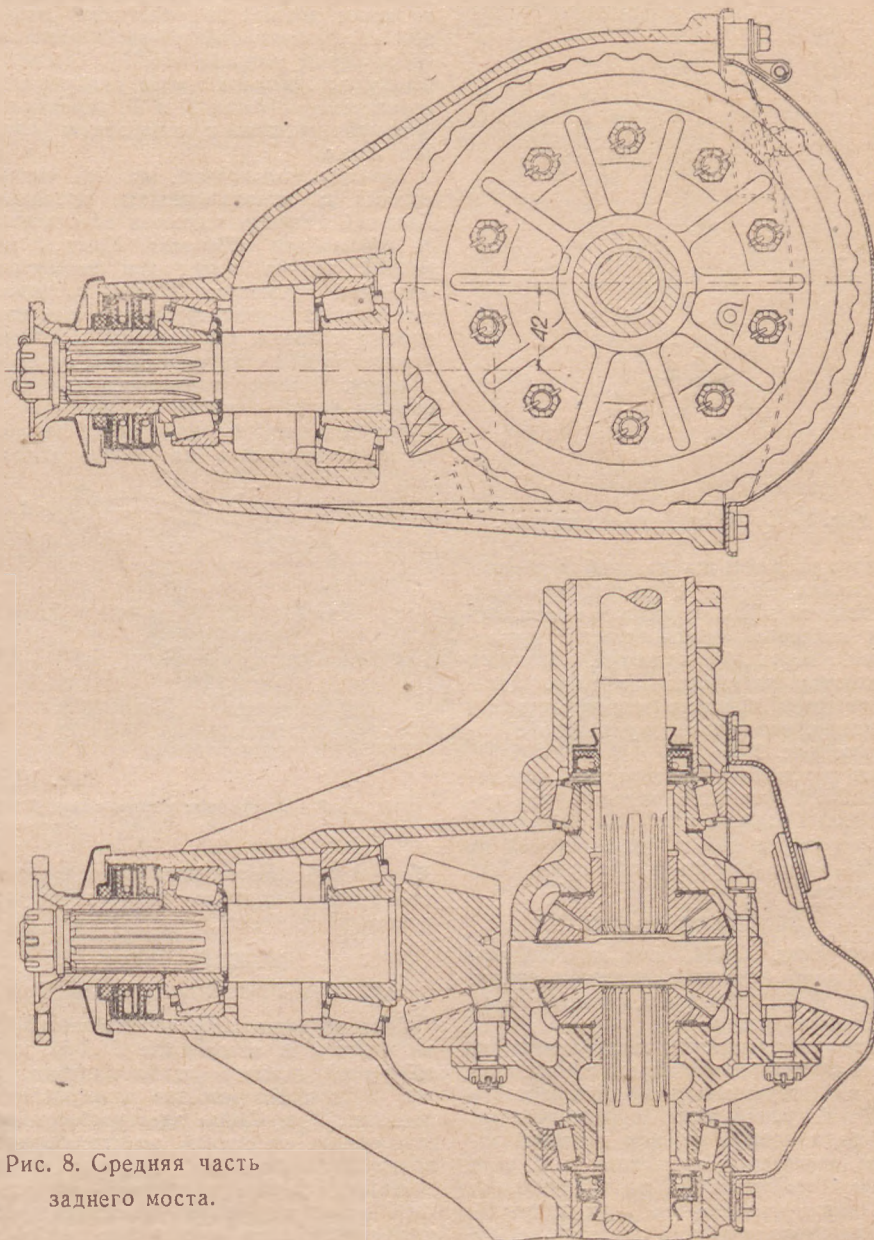


Рис. 8. Средняя часть заднего моста.

зова. На концах валов и между ними имеются карданные шарниры с игольчатыми подшипниками. Посадка передней вилки осуществлена на шлицах. Главная передача заднего моста гипоидная (рис. 8). Ось ведущей шестерни проходит ниже оси ведомой на 42 мм. Гипоидная передача представляет промежуточную систему передачи между конической шестеренчатой и червячной.

кого чугуна, имеет сзади отверстие, через которое дифференциал вставляется внутрь картера. Роликовые конические подшипники дифференциала закрепляются в картере крышками со шпильками и гайками. Отверстие закрывается штампованной крышкой. Кожухи полуосей, изготовленные из стальной бесшовной трубы, запрессованы в среднюю часть заднего моста и приварены.

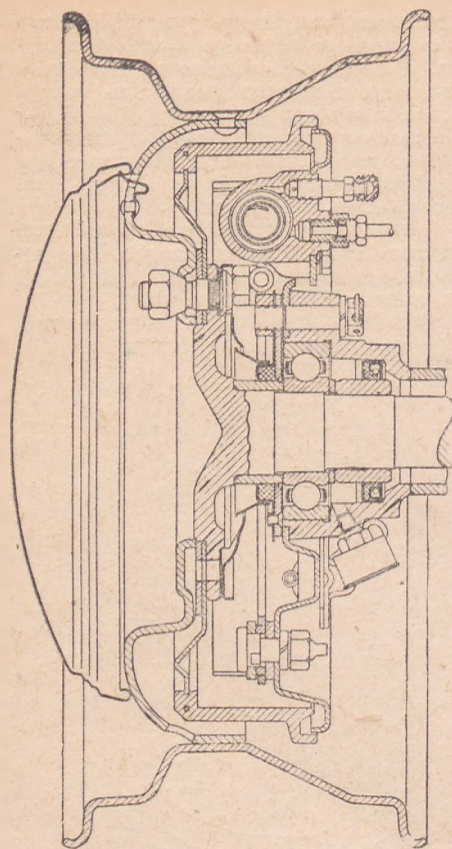


Рис. 9. Ступица заднего колеса.

Ведущая шестерня главной передачи, откованная заодно с ведущим валом, вставляется в картер заднего моста спереди вместе с подшипниками и закрепляется передней крышкой. Полуоси наполовину разгруженного типа. Колеса крепятся болтами непосредственно к фланцу, изготовленному заодно с полуосями (рис. 9).

Ряд узлов силовой передачи автомобиля ЗИМ (коробка передач, карданные валы, задний мост) спроектированы так, что после небольших изменений их можно будет ставить и на автомобиль «Победа».

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Автомобиль ЗИМ, как и «Победа», имеет лишь спереди короткую раму, к которой болтами крепится поперечина передней подвески.

Передняя подвеска независимая, на двух спиральных пружинах, с гидравлическими амортизаторами двустороннего действия, резиновыми ограничителями прогиба и отдачи пружин и стабилизатором поперечной устойчивости в виде стержня, работающего на скручивание.

Задняя подвеска — на двух продольных полуэллиптических рессорах, с десятью листами каждая. Профиль листов — параболический, и с вогнутой стороны они подвергнуты дробеструйной обработке. Для удержания смазки рессора обернута тканью и заключена в металлический чехол. Задние амортизаторы — гидравлические, двустороннего действия.

Колеса — штампованные. Шины размера 7,00"—15". Давление воздуха в шинах 2,25 кг/см².

В ходовой части используются передние и задние амортизаторы автомобиля «Победа» с небольшими переделками.

УПРАВЛЕНИЕ

Рулевой механизм выполнен по схеме: червяк и двойной ролик. Среднее передаточное отношение 18,2:1. Конструктивно рулевой механизм ЗИМ сходен с рулевым механизмом автомобиля «Победа». Двойной ролик вала сошки установлен на шариках.

Для автомобиля ЗИМ разработана оригинальная конструкция рулевых тяг (рис. 10). Точность кинематики поворота колес достигнута установкой передней вспомогательной рулевой трапеции (образуемой точками АБВГ). Правильные углы поворота колес, получаемые перемещением точек Б и В, передаются боковыми тягами к поворотным рычагам колес.

Тормозы колодочные, на все четыре колеса, с гидравлическим приводом. Главный цилиндр тормозов использован от автомобиля «Победа». Каждый передний тормоз имеет два тормозных цилиндра диаметром 32 мм, соединенных друг с другом трубкой, и две тормозные колодки. От каждого цилиндра усилие торможения передается на свою колодку. Диаметр тормозного цилиндра заднего тормоза также 32 мм.

Ручной привод тормозов осуществляется тросами только на задние колеса.

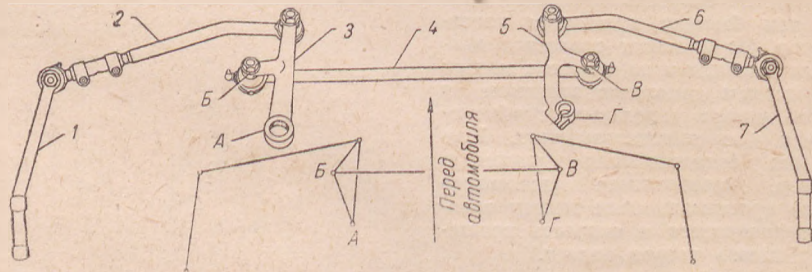


Рис. 10. Рулевые тяги:

1 и 7 — поворотные рычаги колес; 2 и 6 — боковые тяги; 3 — сошка; 4 — средняя тяга; 5 — маятниковый рычаг.

Для компенсации износа накладок ручной привод каждого тормоза регулируется.

ЗАЖИГАНИЕ И ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Система зажигания автомобиля ЗИМ та же, что на автомобиле ГАЗ-51, кроме свечей, диаметр резьбы которых равен 14 мм. Напряжение электрооборудования 12 в. Схема электрооборудования сходна со схемой электрооборудования автомобиля М-20. Дополнительно имеются: световой указатель включенного ручного тормоза — лампочка, расположенная левее комбинации приборов (действует при включенном зажигании), и световой указатель температуры воды — лампочка правее комбинации приборов (загорается при нагреве воды в радиаторе свыше 95°С).

Автомобиль ЗИМ оборудован трехдиапазонным радиоприемником, значительно отличающимся от установленного на автомобиле ЗИС-110. Выдвижная звеневая антенна устанавливается на левом крыле автомобиля.

КУЗОВ

Кузов автомобиля ЗИМ несущей конструкции двух типов: закрытый и открытый, оба четырехдверные. В текущем году автомобили ЗИМ выпускаются только с закрытым кузовом.

Внешние очертания передней части кузова сходны с автомобилем «Победа» (невystупающие передние крылья и подножки и др.). Характерной особенностью задней части кузова являются выступающий багажник и незначительно выступающие вбок крылья. Это позволило, не увеличивая размера кузова, немного расширить колею задних колес и более комфортабельно разместить пассажиров на заднем сиденье, причем не только двух (как это предусматривалось проектным заданием), но даже трех.

Кузов имеет хорошую обтекаемость, что способствует уменьшению расхода топлива. Большие окна кузова позволяют шоферу и пассажирам иметь хороший обзор. Переднее стекло V-образное, заднее — гнутое.

Кузов тщательно изолирован от проникновения шума путем применения вафельного картона и специальной мастики. Летом вентиляция обеспечивает подачу свежего воздуха в кузов. Зимой поступающий воздух подогревается в специальном регулируемом отопителе и подается как в переднее, так и в заднее отделение кузова.

Для защиты от пыли тщательно разработана система уплотнений кузова. Двери имеют только внутренние петли, что также уменьшает попадание пыли в кузов.

На передней части капота, на орнаменте и на кнопке сигнала изображен олень — старинная эмблема нижегородского герба.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

Благодаря высокому качеству подвески, устойчивости автомобиля на высокой скорости, достаточному запасу мощности двигателя, малому собственному весу и эффективным тормозам, автомобиль способен проходить значительные дистанции с большой средней скоростью. Максимальная скорость автомобиля 120 км/час. Маршрут Горький—Москва автомобиль ЗИМ проходит, независимо от погоды, за 5—6 часов при средней скорости 75—85 км/час.

Автомобиль имеет хорошую маневренность. Радиус поворота по колее на-

ружного переднего колеса составляет 6,85 м.

ЗИМ хорошо преодолевает подъемы. Предельный подъем на низшей передаче равен 33% (для М-20 «Победа» — 28%). В то время, как для автомобиля «Победа» подъем 7% является предельным при движении на прямой передаче, ЗИМ преодолевает такой подъем на прямой передаче со скоростью 40—45 км/час.

Расход топлива автомобилем ЗИМ при нормальной эксплуатации состав-

ляет: около 16 л на 100 км по загородным шоссе и около 18 л на 100 км при езде в городских условиях.

ЗИМ весьма комфортабельный автомобиль. Езда в нем на длинные расстояния с большой скоростью не утомляет пассажиров. В испытательных пробегах, проведенных в различных дорожных условиях, выявились все положительные качества автомобиля.

Совершенство конструкции ЗИМ, пе-

редовые технологические приемы изготовления при относительно невысокой стоимости говорят о зрелости технической мысли коллектива Горьковского автозавода.

Социалистическое соревнование, критика и взаимопомощь в коллективе, постоянная связь конструкторов с технологами в процессе работы, проверка чертежей постройкой действующих образцов — все это помогло создать автомобиль высокого качества.

НОВЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА ДЛЯ ВНУТРИЗАВОДСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Инженеры М. ВОЛИН и С. КОСОБОКОВ

Для перевозки сырья, полуфабрикатов и готовых изделий внутри промышленных предприятий используются в основном грузовые автомобили, гужевой транспорт, авто- и электротележки. Однако применение грузовых автомобилей на коротких расстояниях при ограниченной скорости движения крайне нерентабельно. Погрузка и разгрузка их сопряжена с неудобствами вследствие высокого расположения платформ. Кроме того, автомобили загромождают проезды в цехах и складах.

Использование электротележек на внутризаводских перевозках возможно лишь при наличии благоустроенных дорог и зарядных электростанций.

Тележки с автомобильным двигателем очень удобны, но, к сожалению, отечественная промышленность не производит их в серийном порядке.

Новым видом тягача для внутризаводских перевозок, вполне заменяющим тележки с автомобильным двигателем, является легкий двухколесный трактор-тягач марки СОТ (садово-огородный трактор) с прицепной тележкой (грузоподъемностью до 0,75 т), изготавливаемый заводами Министерства сельскохозяйственного машиностроения СССР. Тракторы СОТ (см. фото) получили широкое применение на заводах этого министерства.

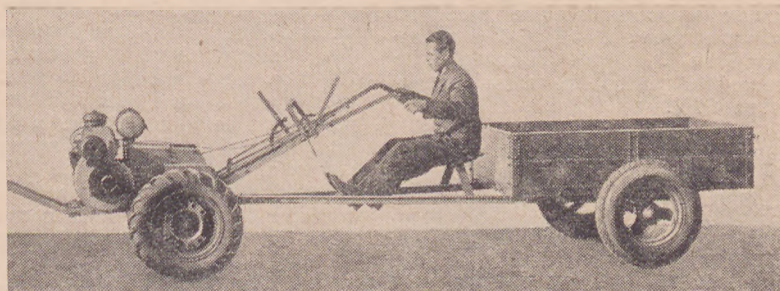
Трактор за смену расходует 6—8 л бензина при технической скорости движения 9 км/час, и обладает хорошей маневренностью, имея круговой разворот (в сцепе с тележкой) на площадке 6—7 м (отдельно трактор и тележку можно развернуть в радиусе до одного метра).

На тракторе установлен одноцилиндровый бензиновый четырехтактный двигатель с воздушным охлаждением мощностью 3 л. с. при 2000 об/мин. На колесах трактора монтированы пневматические шины размера 5,50×16, обеспечивающие просвет около 230 мм. Скорость движения трактора на первой передаче от 2,5 до 4,5 км/час и на второй — от 5 до 9 км/час. Заднего хода трактор не имеет.

Для работы с транспортной тележкой колеса трактора устанавливаются на колею 650 мм. Вес трактора — 280 кг, тележки — 190 кг.

Транспортная тележка сцепляется с трактором при помощи дополнительного прицепного приспособления. Тележ-

ключение передач производится при остановке трактора. На крутых поворотах водитель сходит с сидения и поворачивает трактор за рукоятку в нужном направлении; при этом одно из ведущих колес выключается при помощи муфты.



ка двухколесная на пневматическом ходу, без рессор. Кузов ее деревянный, с откидным задним бортом. Внутренние размеры кузова 1600×1100 мм. Габаритные размеры тележки 3400×1490×860 мм. Наибольшая грузоподъемность 750 кг.

При перевозке тяжелого, но компактного груза его укладывают над осью тележки, с небольшим перевесом вперед.

Во время движения водитель управляет трактором путем отклонения рукояток в ту или иную сторону. Пере-

Заводами-изготовителями разработаны подробные инструкции по устройству, эксплуатации и уходу за тракторами СОТ и транспортными тележками.

К каждому трактору и тележке прилагается комплект запасных частей, инструмента и принадлежностей по утвержденному перечню.

Применение трактора СОТ с тележкой на внутризаводских и межцеховых перевозках промышленных предприятий позволит высвободить большое количество нерационально используемых грузовых автомобилей.

К СВЕДЕНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ

В редакцию журнала «Автомобиль» поступают письма по вопросу приобретения автомобильной литературы. Рекомендуем читателям обращаться не в редакцию, а в издательства, непосредственно выпускающие эту литературу, или по адресу: Москва, проезд Куйбышева, 8, МОГИЗ, «Книга почтой».

АВТОМОБИЛЬНАЯ ХРОНИКА

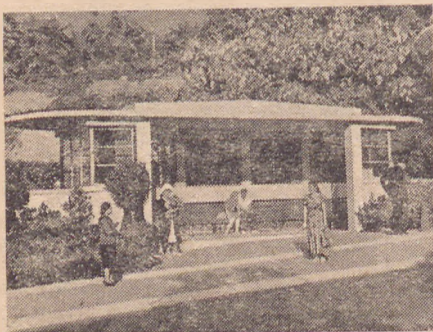
АВТОТРАНСПОРТ ГОРОДА-КУРОРТА

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%.



Один из автобусных павильонов в г. Сочи.

Фото В. Довгялло.

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.

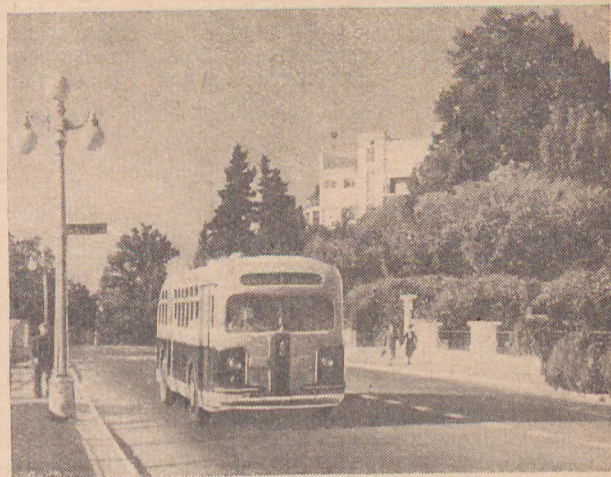
Специально организованная селекторная диспетчерская связь в значительной степени способствовала увеличению четкости движения, точному соблюдению графика, улучшению обслуживания пассажиров.

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

Коллектив Сочинского автоуправления систематически перевыполняет план. За 8 месяцев этого года план по перевозке пассажиров был выполнен на 129,3%, по пассажиро-километрам на 119,8%; план выручки на легковых автомобилях-такси за тот же период выполнен на 113,4%, а на грузовых такси более, чем на 124%.

Перевыполнению плана перевозок и достижение высоких эксплуатационных показателей в работе автопарка способствует широко развитое движение шоферов-стотысячников. Некоторые из них добились очень высоких пробегов автобусов без капитального ремонта и с большой экономией бензина и шин. Так, например, шофер Ф. Савченко прошел на автобусе ЗИС-8 без капитального ремонта более 250 тыс. км, сэкономив на ремонтах до 60 тыс. руб. За время пробега т. Савченко сберег 10 т бензина и 10 покрышек. Шофер П. Гумрихин сделал на автобусе той же марки более 220 тыс. км, сэкономив на ремонтах до 40 тыс. руб. и сберег 8 т бензина и 12 покрышек.

Но высоких пробегов автомобилей



Автобус ЗИС-154 на автомагистрали имени Сталина.

Фото В. Довгялло.

здесь добиваются не только шоферы-одиночки. 90% всех шоферов, работающих в автоуправлении, взяли на себя обязательство добиться межремонтного пробега более 100 тыс. км и 50% из них выполнили свои обязательства.

Работники автотранспорта успешно соревнуются за лучшее обслуживание трудящихся, приезжающих для отдыха и лечения в г. Сочи — один из лучших курортов нашей социалистической Родины.

БИБЛИОТЕКА НА АВТОМОБИЛЕ



Русская 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.

На нашем снимке: библиотека-передвижка в деревне Ланьково Рузского района.

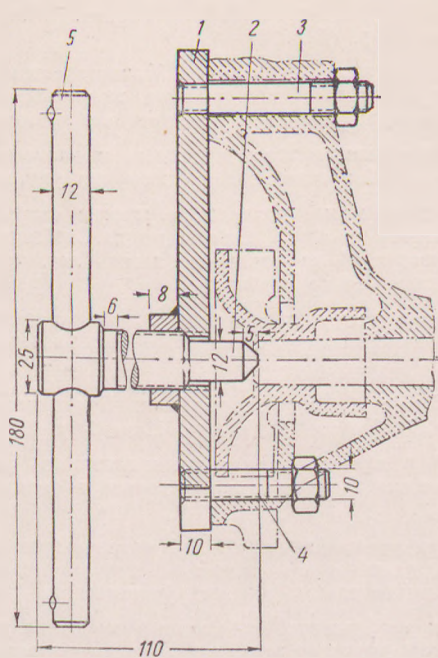
Фото Б. Горбачева (ТАСС).

СЪЕМНИК ДЛЯ РЕМОНТА ВОДЯНОГО НАСОСА ДВИГАТЕЛЕЙ ГАЗ-51 И М-20

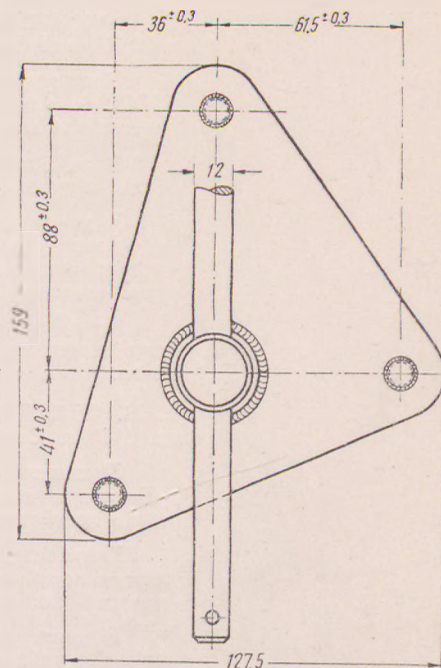
При износе сальника крыльчатки водяного насоса двигателей ГАЗ-51 и М-20 вода из системы охлаждения начинает вытекать через контрольное отверстие в корпусе насоса. Эту неисправность можно устранить путем замены изношенных деталей сальника, для чего из крыльчатки и корпуса требуется выпрессовать валик насоса вместе с подшипником с помощью специального съемника.

Съемник (см. рисунок) состоит из стальной плиты 1 с тремя шпильками 3 и 4 и выжимного винта 2 с воротком 5. Винт имеет нарезку М 20 × 2,5 на длине 60 мм (конец винта с выточкой должен быть не более 12 мм). К плите привариваются две шпильки 4 длиной по 50 мм и одна шпилька 3 длиной 65 мм с нарезкой с двух сторон М 10 × 1,5. Расстояния между шпильками должны быть строго выдержаны согласно рисунку и перпендикулярны плите. Винт и шпильки изготавливаются из стали 45, остальные детали из стали 3.

При работе съемник устанавливают шпильками на корпус водяного насоса и закрепляют гайками. Затем с помощью воротка поворачивают винт 2 и выпрессовывают валик насоса.



Испытание съемника на 2-м авторемонтном заводе Мосгорисполкома (ВАРЗ) дало положительные результаты. Такой



съемник может быть изготовлен силами автохозяйства.

Инж. В. Березкин.

ПРИБОР ДЛЯ ПЕРЕЛИВАНИЯ БЕНЗИНА

Министерством строительства предприятий тяжелой индустрии СССР был проведен конкурс на лучшее рационализаторское и изобретательское предложение по технике безопасности и промышленной санитарии. Мною была представлена на конкурс конструкция приспособления к шлангу сифона для переливания бензина. Предложенная конструкция на конкурсе премирована.

Прибор (рис. 1) состоит из следующих деталей: двух катушек 1, рукоятки 2, скобы 3, двух осей 4, катушек

и четырех винтов 5 для скрепления деталей при сборке. Основные детали изготавливаются из металла (сталь 3), а катушки могут быть сделаны из пластмассы или дерева.

Ось верхней катушки может смещаться благодаря продолговатым отверстиям в щеках скобы, что дает возможность регулировать зазор между катушками в зависимости от толщины стенок резиновой трубки, применяемой для сифона.

При пользовании приспособлением резиновый шланг сифона, пропущенный между катушками, берут в левую руку и опускают в сосуд с бензином, а правой рукой пережимают приспособление с помощью рукоятки к другому концу шланга (рис. 2). Затем, перехватывая и зажимая конец шланга у приспособления, левой рукой снимают последнее, опускают шланг в посуду и разжимают его; сифон таким образом начинает действовать. Принцип действия приспособления основан на вытеснении воздуха из одного кон-

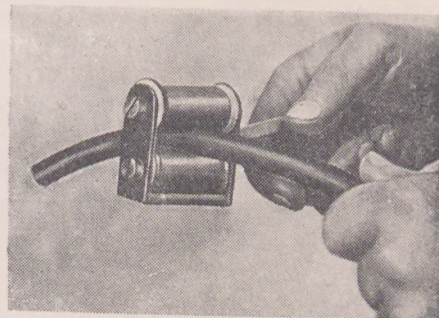


Рис. 2. Способ пользования прибором.

ца шланга и создании разрежения в другом его конце, пространство которого сейчас же заполняется бензином. Катушки прибора легко проходят по шлангу, если его слегка смочить водой. Такие приспособления в настоящее время изготавливаются Московской станцией технической помощи главного транспортного управления Минтяжстроя. Приспособление может быть изготовлено в любом автохозяйстве.

Н. Островский.

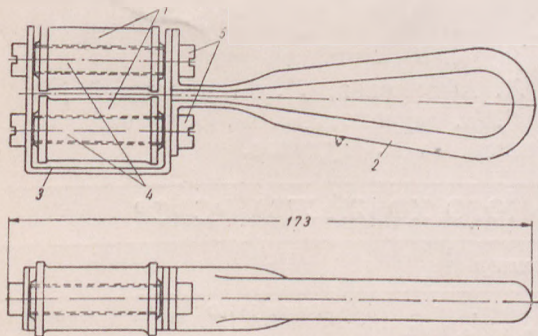


Рис. 1. Общий вид прибора.



Н О В Ы Е К Н И Г И

Е. А. ЧУДАКОВ. Теория автомобиля. Москва. Машгиз. 1950 г. Стр. 344
Тираж 20 000 экз. Цена 15 р. 85 к.

Настоящая книга, допущенная Министерством высшего образования СССР в качестве учебника для высших технических учебных заведений, является третьим переработанным и дополненным изданием.

В ней рассматривается теория тяговых и экономических расчетов автомобиля, а также подробно освещены вопросы его управляемости и устойчивости.

В книгу введены новые разделы, а многие старые разделы переработаны с учетом результатов большой работы по дальнейшему развитию этой учебной дисциплины, проведенной за последние десять лет, прошедшие со времени выхода второго издания этого учебника.

Книга предназначена для студентов автомеханических факультетов, а также для инженеров, связанных с проектированием, расчетом и испытанием автомобиля.

В. М. СЕМЕНОВ. Тракторы и автомобили. Практические занятия. Сельхозгиз. Москва. 1950 г. Стр. 296. Тираж 50 000 экз. Цена 5 р. 80 к.

Помещенный в книге материал охватывает все разделы программы курса «Тракторы и автомобили», который читается в техникумах механизации сельского хозяйства.

Книга служит руководством по лабораторно-практическим занятиям и является пособием, дающим возможность полно использовать оборудование лабораторий для самостоятельных занятий учащихся.

В книге дан необходимый справочный материал по отечественным автомобилям и тракторам, изучение которых предусматривает программа курса, и приведено описание ряда приборов и установок, многие из которых могут быть построены в мастерских техникумов.

Н. С. РЕШЕТНИКОВ. Ремонт автомобилей ГАЗ-51 и ЗИС-150. Гостехиздат Украины. Киев. 1950 г. Стр. 235. Тираж 25 000 экз. Цена 13 р. 35 к.

В настоящей книге дан необходимый для ремонтников минимум руководящих и справочных материалов для выполнения ремонта. Достаточное внимание уделено вопросам износа, дефектологии деталей и современным способам восстановления изношенных деталей.

В основу приводимых в книге данных положены заводские технические условия, ремонтные чертежи и другая техническая документация по автомобилям ГАЗ-51 и ЗИС-150.

Книга предназначена для среднего технического персонала гаражей и авторемонтных предприятий и может служить пособием при изучении курса «Ремонт автомобилей».

Редактор М. С. Бурков.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ: Б. Н. Альтшуллер, Л. Л. Афанасьев, Л. А. Бронштейн,
Н. В. Брусанцев, Д. И. Великанов, И. М. Гоберман, В. В. Ефремов, П. Ф. Земсков,
В. А. Колосов, А. Л. Колычев, А. М. Левашев, Е. А. Чудаков.

ИЗДАТЕЛЬСТВО МИНИСТЕРСТВА КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РСФСР

Технический редактор Э. Лайхтер

Л142045.

Сдано в производство 6/X 1950 г.

Подписано к печати 10/XI 1950 г.

Тираж 16 700

Зак. 1779.

Бумага 60×92¹/₈=1,5 бумажных—3 печатных листа.

Печ. знаков в 1 п. л. 80 000.

Уч.-изд. л. 6.

13-я типография Главполиграфиздата при Совете Министров СССР. Москва, Гарднеровский пер., 1а.