

Motoryzacja



Nr 4 – KWIECIEŃ 1951 r. • Cena 4 zł 50 gr

Drobne ogłoszenia

1. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez starostwo Pow. w Nowogardzie, kat. III-a Nr 0011/50, na nazw. Tadeusz Kaźmierczak, zam. Goleniów, ul. Żymierskiego nr 32.
2. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zaw. Nr 1185/49, na nazw. Jerzy Marchela, zam. w Warszawie, ul. Pomorska nr 19.
3. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Wydz. Kom. Ruchu i Motor. w Warszawie kat. II, na nazw. Otton Nieciejewski, zam. w Warszawie, ul. Brzeska 4.
4. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. kat. I na nazw. Wincenty Zacharski, zam. w Warszawie, ul. Złota nr 73 m. 46.
5. ZGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. kat. II na nazw. Eugeniusz Kędzierski, zam. w Warszawie, ul. Złota nr 63 m. 73.
6. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Prez. M. R. N. w Gdańsku kat. IV. Nr 0170/50 na nazw. Stanisław Turek, zam. w Gdańsku, ul. Ceglana nr 9 m. 2.
7. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. II na nazw. Franciszek Janiszewski, zam. w Warszawie, ul. Pokrzywnicka nr 11 m. 5.
8. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. IV Nr 0360 na nazw. Jerzy Syreski, zam. w Warszawie, ul. Markowska nr 12 m. 6.
9. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Maciej Kurnatowski, zam. w Szczecinie, ul. Heleny nr 23 m. 1.
10. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. II Nr 6943 na nazw. Mieczysław Rój, zam. w Warszawie, ul. 11-go listopada nr 5 m. 10.
11. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Marcin Kapiński, zam. w Łodzi, ul. Kątna nr 36 m. 18.
12. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Piekoszewski Stanisław, zam. w Czeladzi, ul. 18-go listopada nr 20, pow. Będzin.
13. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Dendys Wojciech, zam. w Zabrzu, ul. Wandy nr 10.
14. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Zarz. Miejski Wydział Komun. w Szczecinie kat. II. Nr 0948/49, na nazw. Kraszewski Zdzisław, zam. w Łodzi, ul. Wileńska nr 10.
15. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Zarz. Miejski w Wałbrzychu kat. I. Nr 0097/49 na nazw. Pawłowicz Hipolit, zam. w Wałbrzychu, ul. Gen. Zajączka nr 8 m. 22.
16. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Prez. M. R. N. w Sopocie kat. I, IV Nr 0011/50 na nazw. Sentak Karol, zam. w Sopocie, ul. Stalina Nr 872 m. 3.
17. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Starostwo we Wrocławiu kat. III-a Nr 3599/40 na nazw. Rzepczyński Marian, zam. we Wrocławiu, ul. Brzeska nr 20 m. 4.
18. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Starostwo w Krakowie kat. III na nazw. Higas Józef, zam. w Krakowie, ul. Zduńska nr 8 m. 6.
19. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Urz. Wojew. we Wrocławiu kat. II. Nr 0776/49 na nazw. Borkowski Wiktor, zam. w Warszawie, ul. Olimpijska nr 31.
20. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Urz. Wojew. we Wrocławiu kat. I Nr 10498/49 na nazw. Zagrodnik Józef, zam. we Wrocławiu, ul. Mickiewicza nr 2 m. 2.
21. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Żmudziński Lucjan, zam. w Poznaniu, ul. Poznańska nr 56 m. 2.
22. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Urz. Wojew. Sam. w Poznaniu kat. IV na nazw. Lisiecki Ryszard, zam. w Poznaniu, ul. Chudoby nr 6 m. 10.
23. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Prez. Pow. Rady Nar. w Będzinie kat. III-a i IV. Nr 0163/50 na nazw. Kicio Józef, zam. w Nivce, ul. Kopalnia nr 12.
24. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez b. Zarz. Miejski. w Bydgoszczy kat. I. Nr 0508/49 na nazw. Gołębiowski Zygmunt, zam. w Bydgoszczy, ul. Hetmańska nr 23.
25. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Palicki Wiktor, zam. w Bydgoszczy, ul. Długa nr 14 m. 4.
26. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Stukarz Wacław, zam. w Wałbrzychu, ul. 22 lipca nr 134 m. 6.
27. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Prez. Miejskiej Rady Nar. w Gdańsku kat. II. Nr 0138/49 na nazw. Lewczuk Paweł, zam. w Gdańsku, ul. Skotnicka nr 1.
28. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. Nr 0020/49 na nazw. Stachowiak Bronisław — Okręg. Zarząd T. O. R. Wrocław, ul. Pocztowa nr 9.
29. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Tytuś Stanisław, zam. w Szczecinie, ul. Śląska nr 3 m. 11.
30. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Urząd Wojew. w Katowicach kat. II. Nr 7697/5986 na nazw. Niziołek Piotr, zam. w Twardowie nr 40, pow. Będziński.
31. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez Urz. Wojew. we Wrocławiu kat. III-a i IV-a Nr 2958/49 na nazw. Tepfner Paweł, zam. we Wrocławiu, ul. Legnicka nr 135.
32. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Dubis Tadeusz, zam. w Łodzi, ul. Wolna nr 18.
35. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane przez b. Zarząd Miejski w Gliwicach kat. III-a Nr 0868/49 na nazw. Świeży Lesław, zam. w Gliwicach, ul. Franciszkańska nr 24.
34. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Zondziuk Michał, zam. w Krakowie, ul. Marchlewskiego nr 70.
35. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Sieński Karol, zam. w Jurkowie, pocz. Myszlica, pow. Pińczów.
36. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. kat. II. Nr 809/49 na nazw. Burkert Stanisław, zam. Poznań — Zieleniec, ul. Arkowska nr 14 m. 1.
37. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Maćkowiak Zenon, zam. w Poznaniu, ul. Drzemały nr 10.
38. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Kryjom Wacław, zam. we Wrocławiu, ul. K. Jagiellończyka Nr 7 m. 6.
39. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mechan. wydane na nazw. Pawlak Andrzej, zam. w Łodzi, ul. Bobowa nr 18.
40. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Prez. M. R. N. w Gdańsku kat. III-a Nr 1687/49 na nazw. Nowacki Stanisław, zam. w Gdańsku, Sianki, ul. Sówki nr 28 m. 1.

Motoryzacja

ORGAN: MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO, ZW. ZAW.
TRANSPORTOWCÓW R. P., POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

WYDAWCA: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE“, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52,
REDAGUJE KOMITET

Adres Redakcji: Warszawa — ul. Żurawia 24a m. 21, telefon nr 7-39-00.
Adres Administracji: „Wydawnictwa Komunikacyjne“, Warszawa — ul. Kazimierzowska 52,
tel. 4-00-60/4, wewn. 57.

Konto czekowe PKO — Wydawnictwa Komunikacyjne — Warszawa I-8523/110.

Czasopismo „Motoryzacja“ można prenumerować za pośrednictwem Oddziałów Zw. Zawodowego Transportowców R. P., Zarządów Okręgowych Polskiego Związku Motorowego, Sekcji Motorowych Klubów, Zrzeszeń Sportowych oraz Klubów Motorowych przy Ośrodkach Motorowych. Prenumerata wraz z przesyłką pocztową w roku 1951-ym: kwartalnie zł 13 gr 50, za pół roku zł 27.—, za rok zł 54.—.

Rok VI

KWIECIEŃ 1951 r.

Nr 4

TREŚĆ ZESZYTU Nr 4:

PRACA KOBIETY W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM	98	RACJONALNA EKSPLOATACJA TABORU SAMOCHODOWEGO — Z. Lipowski	108
ZAGADNIENIA NAPRAW ŚREDNICH — inż. A. Przeworski	99	ANALIZA EKSPLOATACJI NA PODSTAWIE KARTY DROGOWEJ — A. Sadowski	109
ZOBOWIĄZANIA DŁUGOFALOWE KIEROWCÓW P.K.S. — J. Cieplak, Szröder	100	WSKAZÓWKI MONTAŻOWE I URZĄDZENIA KONTROLNE INSTALACJI NA GAZ WYSOKOSPĘŻONY — inż. J. Radzikowski	109
JAK WYKONUJĘ MOJE ZOBOWIĄZANIA? — Jerzy Boszko	102	OSZCZĘDNE UŻYWANIE OGUMIENIA (1) — A. Wojtyga	112
KRONIKA WYNIKÓW WSPÓŁZAWODNIC-TWA	103	NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE — J. S.	115
SPRZEDAŻ I KUPNO NIETYPOWYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH — Z. Romanowski	104	PORADNIK TECHNICZNY — A. P.	118
ROLA RZECZOZNAWCY POL. ZW. MOTOROWEGO — inż. J. Toruńczyk	106	RÓŻNE INFORMACJE	119
USPRAWNIENIE OBSŁUGI SAMOCHODÓW — T. Mech.	106	ZE ŚWIATA	121
JAKIE KARTY DROGOWE STOSOWAĆ DLA CIĘŻARÓWEK PRZEZNACZONYCH DO PRZEWÓZÓW GOSPODARCZYCH? — M. Drzewiecki	107	O LUDOWY POJAZD MECHANICZNY — J. Czarnocki	123
		SAMOCHODZIKI — Donington	123
		S. H. L. 125 SPORT (2) — J. Jankowski	124
		RÓŻNE	128

Ażeby nowa technika mogła dać wyniki, trzeba jeszcze mieć ludzi, kadry robotników i robotnic, zdolne stanąć na czele techniki i pchnąć ją naprzód.

JÓZEF STALIN

PRACA KOBIETY W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

„KOBIETY POLSKIE WNOSZĄ JUŻ OLBRZYMI WKŁAD DO BUDOWY POLSKI LUDOWEJ, ZDOBYWAJĄ CORAZ TO NOWE KWALIFIKACJE ZAWODOWE I DLA WYKONANIA PORYWAJĄCYCH ZADAŃ PLANU SZESZCIOLETNIEGO ODDADZĄ SWĄ WYTRWAŁĄ PRACĘ OŻYWIONĄ UCZUCIEM ICH GORĄCYCH SERC“.

BOLESŁAW BIERUT

Również i w transporcie samochodowym, zarówno za kierownicą, jak i w warsztacie, czy na stacji obsługi oraz w administracji — widzimy coraz więcej kobiet.

Prace, które do niedawna były wykonywane wyłącznie przez mężczyzn, dzięki przemianom społecznym i politycznym, które dokonały się w Polsce Ludowej, stały się dostępne dla kobiety, wyzwolonej z przesądów i naleciałości drobnomieszczańskich.

Dopiero obecnie kobieta stała się pełnowartościowym obywatelem, krocząc obok swego towarzysza pracy — mężczyzny po drodze realizacji planów gospodarczych i społeczno-politycznych naszego kraju.

Przykład kobiet radzieckich pracujących w transporcie samochodowym ZSRR powinien zachęcić kobiety polskie do masowego udziału w tej pracy. Mamy w pamięci bohaterki Związku Radzieckiego jak Waria Muchtorowa, czy Pasza Angelina i wiele im podobnych, którym Związek Radziecki zawdzięcza wydatną pomoc w transporcie przy dowożeniu materiałów wojennych, czy aprowizacji miast albo pracy w gospodarce rolnej — zwłaszcza wówczas, kiedy mężczyźni walczyli na froncie z wojskami faszystów hitlerowskiego.

W ostatnich kilku latach widzimy jak kobiety masowo obejmują pracę w takich zawodach, gdzie w Polsce przedwrzesniowej nawet nie śniło się nikomu, że może wykonywać tę pracę kobieta.

Mało tego, w wielu zawodach widzimy, że kobieta, dzięki swoim — kobiecie tylko właściwym zaletom, góruje nad mężczyzną i jest pracownikiem lepszym, bardziej cenionym i bardziej wydajnym.

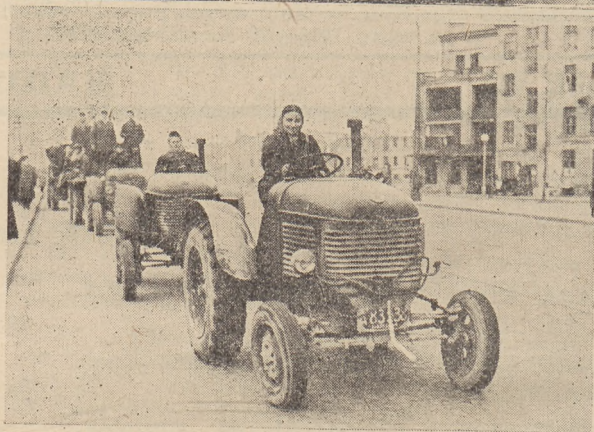
Nasze ustawodawstwo i zdobycze socjalne dają kobiecie warunki zarówno swobodnego wyboru zawodu, wykształcenia i wykształcenia, jak również lepsze warunki opieki nad dzieckiem, ochrony pracy itp. Jednym słowem w ciągu tych kilku lat odrobiono wiekowe zacofanie.

Na odcinku transportu samochodowego widzimy jeszcze niestety za mało kobiet. Wydaje się to tym bardziej dziwne, gdyż właśnie w transporcie tego rodzaju jest wiele możliwości dla pracy kobiety, więcej, niż w wielu innych zawodach. Na tym odcinku wielką pomoc mogą i powinny okazać organizacje młodzieżowe. Wymaga tego od nas konieczność nie tylko wykonania, ale i przekroczenia Planu Sześcioletniego.

Kraj nasz, budujący szybko własny przemysł motoryzacyjny, coraz więcej będzie potrzebował kobiet i w przemyśle i w eksploatacji, musi więc więcej znaleźć się takich kobiet, jak Maria Kolska z PPB Warszawa, która szkoli kadry kobiece dla transportu samochodowego w budownictwie.

Od aktywności i ofiarnej pracy kobiet naszych zależy również w dużej mierze zwycięstwo wielkiej i jedynie słusznej sprawy, tj. walki o pokój!

REDAKCJA



Na zdjęciach: **pierwsze od góry** — ob. Maria Kolska jedna z pierwszych kierowczyń samochodów ciężarowych — wielokrotna przodownica pracy, obecnie szkoli kadry kobiece dla transportu samochodowego w budownictwie; **drugie od góry**: ob. Cygan, jedna z pierwszych kierowczyń ciągników, w okresie kursu szkoleniowego przejeżdża ulicami stolicy; **trzecie od góry**: ob. Zofia Lipska, jedna z trzech pierwszych kierowczyń taksówek Miejskiego Przeds. Taksówkowego w Warszawie — przy kierownicy „Pobiedy“.

INŻ. ANDRZEJ PRZEWORSKI

ZAGADNIENIE NAPRAW ŚREDNICH

Artykuł dyskusyjny

Szereg większych kolumn samochodowych oraz przedsiębiorstw transportowych, prowadząc systematyczną gospodarkę pojazdami mechanicznymi, napotyka na wielkie trudności w przeprowadzaniu zaleconych napraw średnich. Na temat właśnie tych napraw trwa obecnie szeroka dyskusja i są nawet takie głosy, czy w zasadzie należy przeprowadzać naprawy średnie, skoro pojazd jest należycie obsłużony?

Zagadnienie to przenoszę na łamy „Motoryzacji”, gdyż uważam, że szeroki zespół Czytelników winien wypowiedzieć się i zająć odpowiednie stanowisko.

Musimy w pierwszym rzędzie ustalić, co nazywamy naprawą średnią pojazdu samochodowego. Ta bowiem nazwa jest rozmaicie interpretowana, często używa się jej jako określenie normalnego zabiegu konserwacyjnego, względnie zapobiegawczego.

Moim zdaniem naprawa średnia — to poważny zabieg naprawczy, rzadko kiedy możliwy do wykonania na stacjach obsługi, których wyposażenie nie jest specjalnie przystosowane do przeprowadzania napraw średnich.

Zanim jednak przejdę do opisu naprawy średniej — w moim zrozumieniu, pragnę odpowiedzieć na pytanie: co nam daje naprawa średnia pojazdu?

Samochód podczas właściwej eksploatacji, przy należytej obsłudze, musi pracować do naprawy głównej. Takie jest założenie. Ale czy samochód przejdzie ten okres pracy bez naprawy średniej? Tak i nie, lecz przeważnie nie! A rzadko kiedy wóz przekroczy kilometrów międzynaprawczy. Natomiast wieloletnie doświadczenia wykazały, że samochód, poddany naprawie średniej w odpowiednim czasie, nie zawodzi i z łatwością przekracza normy przebiegu międzynaprawczego. Dotyczy to zwłaszcza pojazdów cięższych.

W Związku Radzieckim szeroko stosowana jest naprawa średnia, lecz oczywiście zespołów, a nie całego pojazdu — jak to jest praktykowane u nas. Jest to dowód bogatego w zasoby składu zespołów, które systematycznie przechodzą zaplanowane naprawy średnie i główne w ZSRR.

U nas, przy braku należytej ilości zespołów zapasowych, nie możemy chwilowo pozwolić sobie na ten, najbardziej racjonalny, system napraw średnich. Musimy zdecydować się na postój pojazdu, na wycofanie go z eksploatacji i to na okres dość długi, bo sięgający od 14 do 21 dni. Jest to bowiem czas trwania naprawy średniej samochodu!

Czy ten tak długi okres trwania naprawy średniej jest konieczny, czy nie lepiej forsować samochód bez naprawy średniej i próbować

osiągnąć przepisowy przebieg międzynaprawczy?

Stanowczo nie! Średnia naprawa daje gwarancję przebiegu, zapobiega zniszczeniu zespołu względnie zespołów, utrzymuje samochód w pełnej gotowości technicznej. Nie chcę przytaczać szeregu (setek) przykładów, takich jak np. ten: eksploatator oddał pojazd do naprawy, twierdząc, że w zasadzie pojazd musi być oddany do głównej naprawy, a tymczasem wykonana naprawa średnia wznowiła pracę pojazdu na dalsze kilkadziesiąt tysięcy kilometrów.

Naprawa średnia pojazdu, to najlepszy i najskuteczniejszy sposób zapobieżenia nadmiernemu i przypadkowemu zużywaniu się zespołów, to szczegółowa kontrola pracy zespołów, to usunięcie z organizmu zespołu części grożącej zniszczeniem całego zespołu.

Czy tak rozumiana naprawa średnia pojazdu może być zastąpiona nawet najlepszą konserwacją, obsługą, względnie przeglądem pojazdu?

Stanowczo nie! Dlatego też wykonywanie napraw średnich i systematyczne ich przeprowadzanie przez odpowiednie zakłady i przez ręce wykwalifikowanych fachowców, uważam za konieczne i nie podlegające zastrzeżeniom.

Ale, tak jak na wstępie wspomniałem, musimy ustalić ostatecznie, co należy w naszej nomenklaturze nazywać naprawą średnią, jakie wchodzić w grę czynności naprawcze przy naprawach tego typu. Spróbuję je sprecyzować i oczekuję krytyki.

Naprawa średnia w zasadzie nie dużo różni się w roboczo/godzinach od naprawy głównej pojazdu. Jedyną poważną różnicę notujemy tylko w kosztach materiałowych — a więc przy głównej naprawie zamienia się o wiele więcej części oraz wykonuje się regeneracje szeregu części. Silnik należy wybudować z ramy i całkowicie rozebrać. Następnie, po szczegółowej weryfikacji, zamienia się części, które nie dają gwarancji sprawnej pracy do głównej naprawy. Często więc następuje wymiana pierścieni, jednego lub więcej zaworów i sprężyn zaworowych, poleruje się wał korbowy, dociera się zawody, sprawdza rozrząd itp. Jest to więc całkowite rozmontowanie silnika, sprawdzenie jego wszystkich części, zamiana zużytych, montaż i konieczne sprawdzenie pracy na hamowni.

Jak z tego widać, średnia naprawa nie różni się wiele od naprawy głównej, chyba tym tylko, że nie potrzeba szlifować i polerować gładzi cylindrowej oraz wału. Dzięki zaś takiej pracy przy naprawie średniej sprawdza się najdokładniej wszystkie części silnika, a niestety nie można ich sprawdzić inaczej, niż po rozebraniu silnika.

Nadmierne zaś wyrobienie niektórych części bez ich sprawdzania może, przy dalszej eksploatacji pojazdu, narazić silnik na jego przed-

wczesne zniszczenie, nieraz nawet wykluczające dalszą pracę.

Skrzynka przekładniowa, przedni i tylny most, system kierowniczy — również muszą ulec całkowitej rozbiorce i najdokładniejszej weryfikacji. Jak bowiem można sprawdzić nadmierne wyrobienie się łożyska tocznego, trybu względnie wałka wewnątrz zespołu, aniżeli tylko przez ich rozbiorę i weryfikację. Pozostawienie zaś części zużytej w takim zespole, często zespół ten niszczy całkowicie. Przez zastąpienie zaś drobnej nieraz części, zespół staje się pełnosprawny i nie grozi uszkodzeniem innych współpracujących z nim zespołów.

Nadwozie przy naprawie średniej podlega naprawie tak, jak i zespoły. Dzięki zaś dokładnemu sprawdzeniu nadwozia prawie we wszystkich przypadkach usuwa się przyczyny dalszego niszczenia nadwozia.

* * *

Uważam, że ten krótki opis robót przy naprawach średnich jest dla wszystkich jasny i zgodzą się wszyscy, że zakres robót jest nie o wiele mniejszy, aniżeli przy naprawach głównych. Naprawa średnia musi więc być wykonywana

przez fachowców rozporządzających odpowiednimi urządzeniami warsztatowymi.

Naturalnie musimy teraz odpowiedzieć na pytanie: czy należy robić taką naprawę średnią?

Przyjmijmy, że autobus przechodzi rocznie 60.000 do 80.000 kilometrów, a jego przebieg międzynaprawczy wynosi od 110.000 do 180.000 km. Samochód zaś ciężarowy ma przebieg roczny od 30.000 km do 50.000 km, a jego przebieg międzynaprawczy wynosi od 90.000 km do 120.000 km.

Tak więc autobus raz do roku podlega naprawie średniej, zaś samochód ciężarowy — raz na dwa lata (ten sam przebieg mają samochody osobowe). Szczegółowa kontrola pojazdu w tym okresie jest konieczna, a jedyna kontrola realna — to naprawa średnia. **Strata kilkunastu dni w eksploatacji pojazdu jest drobną stratą, wobec strat poniesionych przez zniszczony zespół, który musimy importować za dewizy.**

Nie stać nas na rozrzutność w gospodarce zespołami i częściami zamiennymi, działajmy profilaktycznie i nie dopuszczajmy do niszczenia sprzętu, tylko z powodu tego, że nie wykonujemy napraw średnich.

Inż. A. Przeworski

ZOBOWIĄZANIA DŁUGOFALOWE KIEROWCÓW PKS

Troska wśród kierowców PKS o przedłużenie przebiegów międzynarodowych przejawiała się już w 1948 roku. Wtedy otrzymaliśmy pierwsze autobusy marki „Fiat”. Instruktorzy włoscy, którzy przybyli do nas — oceniali, iż na naszych drogach autobus do naprawy głównej przejdzie nie więcej niż 70.000 km., gdyż na dobrych asfaltowych drogach włoskich autobus ten przechodzi najwyżej 80.000 km.

Kierowcom i pracownikom stacji obsługi przebieg ten wydawał się zbyt mały. Zaczęto zastanawiać się nad podwyższeniem przebiegu. W wyniku narad — zorganizowano przeszkolenie kierowców i monterów na „Fiatach”. Zapoznano ich z konstrukcją autobusu, jego konserwacją, regulacją, przeglądami i naprawami. Kierowcy ponadto zostali przeszkoleni w prowadzeniu autobusu w różnych warunkach drogowych.

Postanowiono przestrzegać surowo zasady stałej obsady kierowcami poszczególnych autobusów i jeżeli autobus odejdzie do przeglądu okresowego lub naprawy — to w jego naprawie i przeglądzie bierze udział obowiązkowo kierowca, który go dotychczas prowadził.

Po przeszkoleniu i zapoznaniu się z „Fiatami” ustalono, że powinny one przebyć do naprawy głównej 110.000 km. Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło tę normę w skali ogólnokrajowej.

Po osiągnięciu 90.000 km. — w październiku 1949 roku — zobowiązali się kierowcy podnieść przebieg do 120.000 km.

„Zdawaliśmy sobie sprawę — mówi kierowca Tyburski — z powagi zobowiązania, to też z większą skrupulatnością ewidencjonowaliśmy przebiegi, z większą sumiennością dokonywaliśmy zabiegów konserwacyjnych i przeglądów. Kierowcy uważniej jeździli. Do współpracy w osiągnięciu naszych zobowiązań dołączyli się racjonalizatorzy i administracja, szczególnie techniczna”.

Na ten okres przypada zapoczątkowanie ruchu współzawodnictwa długofalowego przez kierowców

PKS: Korca, Świerkosa, Karwackiego i Kostrzewę, współzawodnictwa polegającego na podejmowaniu indywidualnych zobowiązań odnośnie przedłużenia przebiegów międzynaprawczych.

Początkowo ta forma współzawodnictwa rozwijała się powoli. Do wiosny 1950 r. w PKS podjęło zobowiązania 17 kierowców. Na wezwanie tow. Markiewski kierowcy podejmują coraz liczniej zobowiązania. W miesiąc później liczba zobowiązań wzrosła do 171, a w końcu II-go kwartału 1950 r. — wynosiła 249, natomiast w końcu 1950 roku wyniosła 424, (506 kierowców na 424 pojazdach).

Trzeba stwierdzić, że współzawodnictwo to nie zostało jednak ujęte odrazu w formy organizacyjne i za słabo zostało powiązane ze współzobowiązaniami pracowników stacji obsługi, aby zapewnić należytą obsługę tych samochodów, których kierowcy przystąpili do współzawodnictwa długofalowego.

Obok tych niedociągnięć wysunęła się jeszcze inna sprawa t. zw. rejonizacji taboru. Względny techniczne i eksploatacyjne wymagały przesunięcia niektórych typów pojazdów z jednej do drugiej jednostki. W liczbie taboru, objętego rejonizacją, znalazły się również i pojazdy, na których kierowcy podjęli zobowiązania długofalowe.

Wprawdzie administracja czyniła starania, aby — w miarę możliwości — umożliwić kierowcom wykonanie zobowiązań, lecz nie wszędzie to miało miejsce. Ani ogniwa związkowe, ani administracja nie znalazły właściwego rozwiązania dla zachowania ciągłości w wykonywaniu podjętych zobowiązań. Zdaniem naszym — zobowiązania na ukończeniu, a nawet i inne — mogły być wykonane. Należało tylko spopularyzować i odpowiednio zorganizować przejmowanie zobowiązań kierowców, zdających pojazdy — przez kierowców, przejmujących je do dalszej eksploatacji.

Zagadnienie to jest nadal aktualne. Przesunięcie taboru z jednej do drugiej jednostki może się stać ko-

niecznością. Pożądanym jest więc, aby Zarząd Główny Zw. Zawod. Transportowców (Główny Komitet Współzawodnictwa) wspólnie z administracją — w najbliższym czasie określił sposób zachowania ciągłości podjętych zobowiązań długofalowych, w przypadku dalszej konieczności rejonizacji taboru.

* * *

Pełny obraz rozwoju współzawodnictwa długofalowego w 1950 roku przedstawia się następująco.

Zobowiązania przedłużenia przebiegów międzynarodowych podjęto ogółem 506 kierowców na 424 pojazdach w 34 Ekspozyturach. Kierowcy ci stanowią 13% ogółu kierowców współzawodniczących.

Najwięcej zobowiązań podjęto na terenie Dyrekcji Okr. Łódzkiej — 102 i Warszawa — 92 zobowiązania.

Na terenie dwu Dyrekcji Okręgowych Gdańsk i Wrocław ilość zobowiązań wynosi zaledwie 42.

Zwraca uwagę fakt, że zobowiązania podjęte zostały tylko na terenie 34 Ekspozytur, co jest dowodem,

że w innych Ekspozyturach ta forma współzawodnictwa nie została dostatecznie spopularyzowana i doceniona.

Globalna ilość kilometrów, wynikająca z zobowiązań ponad obowiązujące normy przebiegu do naprawy głównej — wyraża się liczbą 13.859.046 kilometrów, a co da przedsiębiorstwu około 3.723.136 zł (nowa waluta) oszczędności, według prowizorycznego obliczenia.

Najwięcej zobowiązań podjęli kierowcy na autobusach marki Chausson i Fiat, dalej na Leylandach, Fiatach 626 i 666 — ciężarowych. Najmniej zobowiązań podjęto na Panhardach i Skodach 7,7 tony.

Rozpiętość wykonywanych zobowiązań w ubiegłym roku średnio dla wszystkich pojazdów wahała się w granicach od 110% do 143% normy.

Najwyższe zobowiązania przebiegu bez naprawy głównej na poszczególne marki pojazdów zawiera poniżej podana tabelka.

Marka pojazdu	Norma przebiegu w tys. km	Średnia wszystkich zobowiązań w tys. km	Najwyższe zobowiązanie w tys. km	Nazwisko kierowcy i jednostka służbowa podejmująca najwyższe zobowiązania
Fiat-autobus	110*)	146	250	Kierowca Skoczylas i Kobyliński — Ekspozytura Os. Warszawa
Leyland-autobus	160	191	220	Kierowcy Kieda, Rutkowski i Zajkowski — Ekspozytura Białystok
Chausson-autobus	90	119	160	Kierowcy: Paszczyk, Banasiak, Brym, Goczół, Otręba, Pietrawa, Polanecki i Mrancz — Ekspoz. Gliwice oraz Uranin, Setnicki i Piekarczyk z Ekspozyt. Opole
Skoda-autobus	110	133	140	Kierowcy Jędraś, Kuraś, Zak, Mateja, Pietraszek i Piotrowski — Ekspozytura Zakopane
S. P. A. - ciężarowy	100*)	121	163	Kierowca Michałowski Stefan — Ekspoz. Tow. Łódź
Mack - ciężarowy	100*)	152	195	Kierowca Ruszkiewicz Stefan z Eksp. Tow. Łódź
Skoda - ciężarowy	100*)	123	150	Kierowca Gliczyński Roman z Ekspozyt. Turek
Panhard - ciężarowy	80	103	110	Kierowcy Raczkowski i Gąsiorek z Ekspozytury Ostrów Wlkp.
Fiat 666 - ciężarowy	110*)	131	190	Kierowca Michajłow Damian z Ekspozytury Lublin
Fiat 626 - ciężarowy	110*)	123	160	Kierowcy Rozmus Stanisław z Eksp. Opole i Narwiczki Konstanty z Eksp. Wałbrzych
Star 20 - ciężarowy	80	90	100	Kierowcy Wołoszczyński Roman i Driatkiewicz Władysław z Eksp. Tow. Katowice
Z. I. S. - ciężarowy	70	82	120	Kierowca Bieniarz Bolesław z Ekspozytury Tow. Katowice
Praga - ciężarowy	90	103	120	Kierowca Karpik Kazimierz z Ekspozytury Siedlce
Skoda - osobowy	60	100	105	Kierowca Bębenek Zdzisław z Ekspozytury Os. Kraków

UWAGA — *) Przy przebyciu połowy kilometrażu z przyczepą zmniejsza się normę: a) dla autobusów wtryskowych — 5%, b) dla wozów ciężarowych wtryskowych — 15%.

Osiągnięte rezultaty długofalowych zobowiązań wskazują, jak wielkie oszczędności uzyskało przedsiębiorstwo na skutek przesunięcia terminu naprawy głównej, lub eliminowania całkowicie jednej naprawy (o 100% przekroczenie normy przebiegu przez kierowców Skoczylasa i Kobylińskiego).

Dzięki wysiłkom i ofiarnej pracy kierowców zapewniono ciągłość eksploatacji, co pozwoliło na przedterminowe wykonanie planu przewozów w 1950 roku. Zagadnienie to nabiera jeszcze większego znaczenia w obliczu wzrastających zadań Planu 6-letniego i konieczności zaostrożenia wskaźników technicznych i eksploatacyjnych.

Sami kierowcy również odnieśli korzyści wynikające z ciągłości eksploatacji, uzyskanych premii (za każdy km. ponad normę przewidzianą układem zbiorowym przewidziana premia wynosi od 2,2 gr. do 3,5 gr., zależnie od grupy pojazdu) i nagród za wykonanie zobowiązań.

Na podstawie doświadczeń z ubiegłego roku oraz ideą za wskazaniem V i VI Plenum CRZZ i wytycznymi Zarządu Głównego ZZT, przed ogniwami związkowymi i administracją staje zadanie:

1) szerszego rozwinięcia akcji popularyzacyjnej zobowiązań długofalowych przedłużania przebiegów międzynaprawczych w celu zwiększenia ilości współzawodniczących;

2) przejścia na współzawodnictwo w oparciu o konkretne zobowiązania i wykonanie planu jednostki-pojazdu, t. j. zwiększania wydajności pracy; zobowiązania przedłużania przebiegów międzynaprawczych w połączeniu z zobowiązaniami oszczędzania paliwa, socjalistycznej opieki nad sprzętem, jazdy bez wypadków i t. p. będą najwłaściwszą formą wkładu pracy kierowcy, która zarazem wyeliminuje dotychczasowe zawile sposoby obliczania punktów, określonych w dotychczasowych regulaminach;

3) kontroli co miesiąc wszystkich podejmowanych zobowiązań przy udziale współzawodniczących, rad zakładowych, kierownictwa technicznego i eksploatacyjnego; należy wyprowadzić karty kontroli zobowiązań, które będą obrazowały miesięczne wykonywanie zobowiązań i pozwolą na dokonywanie zestawień i wyciąganie wniosków;

4) uregulowania sprawy przejęcia zobowiązań długofalowych przez kierowców przejmujących wozy — w razie konieczności przesunięcia taboru z jednej do drugiej jednostki i o ile na tych wozach były podjęte zobowiązania, aby nie tracić ciągłości wykonywania zobowiązań;

5) zwiększenia popularyzacji zobowiązań długofalowych kierowców pomiędzy pracownikami stacji obsługi, aby przez współzobowiązania opieki nad pojazdami, których kierowcy współzawodniczą, zapewnili należytą obsługę techniczną.

W naszej pracy organizacyjnej musimy mieć stałe na uwadze, że ciągła kontrola, analizowanie zobowiązań, popularyzowanie ich oraz informowanie współzawodniczących o osiągniętych wynikach — przyczyni się do tego, że nie będzie współzawodniczącego kierowcy w PKS, który nie podjąłby zobowiązania długofalowego przedłużenia przebiegu międzynaprawczego.

A zobowiązania takie pozwolą wykonać PKS-owi 6-letni Plan przedterminowo i przysporzą tym samym naszemu Państwu Ludowemu dodatkowych oszczędności.

I. Cieplak — S. Szröder

**Tylko obsługa planowa
jest obsługa właściwą**

Jak wykonuję moje zobowiązania?

Pracuję w F. S. O. jako kierowca samochodu marki „Pobieda — Gaz M—20”. Samochód dostałem we wrześniu i od razu otoczyłem go troskliwą opieką, ściśle stosując się do instrukcji fabrycznej.

Chcąc godnie uczcić rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej podjąłem zobowiązanie: jeździć w okresie zimowym — utrzymując letnie normy zużycia benzyny. Obecnie, po trzech miesiącach okresu zimowego chciałbym podzielić się moimi doświadczeniami z innymi kierowcami.

Wyniki jakie osiągnąłem przeszły moje oczekiwania. Na 100 km wóz spalał przeciętnie 13,8 ltr benzyny, podczas gdy norma letnia wynosi w mieście 14,85 ltr benzyny, a zimowa 16,70. W ten sposób na każde 100 km zaoszczędzam naszemu Ludowemu Państwu 2,9 ltr benzyny.

Jak doszedłem do tych wyników?

Samochód swój docierałem jeżdżąc do 3.000 km z szybkością 45 km na godzinę. Do 5—6.000 km nie przekraczałem 60 km na godzinę. Ścisłe przestrzeganie okresu smarowania i zmiany oleju w karterze i filtrach wpłynęło dodatnio na zużywanie się silnika, mechanizmów ciernych oraz na zużycie paliwa.

Przez cały czas jazdy unikałem raptownych hamowań, starałem się utrzymać odpowiednie ciśnienie w oponach, dbałem o to, by poziom benzyny w zbiorniku utrzymywał się nie niżej niż 1/4, starałem się zawsze mieć pełny zbiornik. Silnik rozgrzewałem zawsze przy zasłoniętej chłodnicy, dzięki czemu mogłem uniknąć jazdy i ruszenia na ssawce, co w rezultacie dawało mniejsze zużycie gładzi cylindrowych i mniejsze zużycie paliwa.

Bardzo ważną rzeczą jest również dokładne wyregulowanie „igły” dopływu paliwa oraz „igły” powietrznej. Obroty silnika muszą być jak najwolniejsze, muszą być takie, żeby silnik nie drgał.

Nie mniej ważną rzeczą jest sama jazda. Szkodliwe jest raptowne ruszanie z miejsca, a przy przerzucaniu biegów pedał należy nacisnąć łagodnie, stopniowo itd.

Dzięki zastosowaniu tych zasad udaje mi się zmniejszać normy zużycia paliwa. Każda zaoszczędzona kropła benzyny zmienia się w litry i setki litrów. A gdy wszyscy kierowcy będą oszczędzać, to z tych zaoszczędzonych kropeł otrzymamy cysterny i setki cystern benzyny, tak potrzebnej w gospodarce naszej Ludowej Ojczyzny.

Wzywam wszystkich kierowców do współzawodnictwa w oszczędnym zużyciu benzyny.

Boszko Jerzy
kierowca



Na zdjęciu kierowcy J. Boszko i Al. Kozioł omawiają sprawy związane z podjętymi zobowiązaniami.

PIERWSZA ODPOWIEDZ NA APEL

W odpowiedzi na apel kol. Boszko postanowiłem i ja na moim samochodzie typu Panhard przystąpić do współzawodnictwa w oszczędności paliwa. Rozpocząłem współzawodnictwo od 1 listopada 1950 r.

W ciągu miesięcy listopada i grudnia ubiegłego roku udało mi się zaoszczędzić około 25% paliwa poniżej norm letnich.

Samochód na którym jeżdżę jest to autobus z silnikiem Diesla. Stoi on w nieogrzewanym garażu i cały dzień znajduje się na powietrzu. Mimo tego, dzięki racjonalnej i starannej konserwacji akumulatorów i innych urządzeń, nie mam specjalnych trudności z zapuszczaniem i nie potrzebuję utrzymywać silnika bez potrzeby na gazie. Dzięki tym staraniom w listopadzie i grudniu ub. r. zaoszczędziłem 313 ltr. paliwa.

Zdaję sobie sprawę z tego, jak wielkie znaczenie ma zaoszczędzenie każdego litra paliwa dla naszej gospodarki. Niech te moje osiągnięcia będą zachętą dla wszystkich kierowców, których wzywam do współzawodnictwa.

Kozioł Aleksander

REKORD PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO

Z szeregu wielu zobowiązań powziętych i wykonanych przez pracowników transportu samochodowego na jedno z pierwszych miejsc wysuwa się wykonane przez ob. ob. E. Sekułę i P. Stencela kierowców autobusowych Śląsko-Dąbrowskich Linii Komunikacyjnych. Przebyli oni do dnia 20 września ub. roku bez średniej i głównej naprawy 350 000 km na autobusie „Mercedes“ nr rej. T-60051 — o czym szczegółowo podawaliśmy w zeszycie nr 11 (listopad 1950 r.) „Motoryzacji“.

Po tym przebiegu autobus został w warsztatach Śląsko-Dąbrowskich Linii Komunikacyjnych poddany naprawie głównej, czyli — chronologicznie licząc — drugiej naprawie głównej. Gdy naprawa ta została zakończona, autobus ten w dniu 12 lutego 1951 r. rozpoczyna pracę na linii, obsługiwany przez E. Sekułę i M. Wardasa (Stencel objął tymczasem stanowisko instruktora). Kierowcy ci mimo ciężkich warunków pracy i wysłużonego „wieku autobusu“ nie cofają się przed powzięciem zobowiązania przebycia 300.000 km bez naprawy głównej i niezawodnie zobowiązanie swe wykonają.

Po osiągnięciu tego przebiegu wskazany autobus przekroczy co najmniej trzykrotnie przewidywany ogólnie dla wozów tego typu okres amortyzacji i to nie licząc przebytych kilometrów do chwili uruchomienia po wojnie.

Powzięte przez ob. ob. Sekułę i Wardasa zobowiązanie nie ogranicza się jednak wyłącznie tylko do przebiegu międzynaprawczego (300.000 km) — ale również obejmuje przebieg opon do 80.000 km i stałą oszczędność 50 ltrów matriatów pędnych na każde 5.000 km. W ten sposób ob. ob. Sekuła i Wardas połączyli w swym zobowiązaniu trzy podstawowe elementy współzawodnictwa eksploatacyjnego — dając tym wspaniałą przykład właściwego zrozumienia głównej zasady, tj. obniżenia kosztów własnych. (p)

19.000 KM NA ZAOSZCZĘDZONEJ BENZYNIE

Przejechali w roku 1950 kierowcy stacji obsługi Związku Spółdzielni Spożywców. W ramach Zbiorowego Współzawodnictwa kierowcy ZSS zaoszczędzili w roku 1950-ym 2.631 litrów benzyny. Ta oszczędność pozwoliła im właśnie przejechać dodatkowo 19.000 km.

Jeden z kierowców ZSS — ob. Kopyś przejechał ponad normę 23.000 km na oponach (samochód osobowy Citroen 11). Ob. Kopyś powziął dodatkowe zobowiązanie przejechania na tych samych oponach jeszcze 4.000 km. W przypadku gdyby ob. Kopyś wykonał swe zobowiązanie osiągnie on łącznie wynik o 100 procent wyższy od normy przewidzianej dla przebiegu opon tego typu.

KRONIKA WYNIKÓW WSPÓŁZAWODNICTWA

Rozwijający się wspaniale w Polsce Ludowej ruch racjonalizatorski i coraz to liczniejsze podejmowanie przez kierowców zobowiązań wielokilometrowego przebiegu, odbija się w naszym piśmie zwiększającą się stale ilością nadsyłanego materiału.

Dla systematycznego informowania naszych Czytelników o tych, tak ważnych wynikach pracy Kolegów z za kierownicy, warsztatu, czy biura, redakcja „Motoryzacji“ wprowadza kolumnę pt.

KRONIKA WYNIKÓW WSPÓŁZAWODNICTWA

Redakcja zwraca się z gorącym apelem do instytucji, przedsiębiorstw i ich Rad Zakładowych, Podstawowych Organizacji Partyjnych, Komisji Współzawodnictwa, Klubów Racjonalizatorów, o nadsyłanie jak najwięcej materiału do publikacji. Notatki winny być możliwie krótkie i zawierać dane o rodzaju przyjętego na siebie zobowiązania, wyników i okoliczności jego wykonania.

Redakcja prosi nadsyłających materiały o załączenie jednocześnie potwierdzenia podanych wiadomości przez czynnik społeczny lub polityczny, potwierdzenia zarówno przyjętych zobowiązań, jak i ich wykonania.

REDAKCJA

KIEROWCY SZCZECIŃSCY WŁĄCZAJĄ SIĘ DO WALKI Z ALKOHOLIZMEM

W dniu 11 lutego 1951 r. odbyła się odprawa kierowców samochodowych m. Szczecina w sali Miejskiej Rady Narodowej, na którą przybyło ponad 600 kierowców. Po zagajeniu odprawy i powołaniu prezydium prof. dr Jarema z PAL w obszernym referacie przedstawił naukowo niszczące organizm działanie alkoholu oraz jego następstwa.

Przedstawiciele Pol. Zw. Mot. i Woj. Kom. do Walki z Alkoholizmem omówili wpływ alkoholu na wypadki samochodowe i życie rodzinne.

Następnie podana została do wiadomości instrukcja Min. Kom. Dep. Samoch. o postępowaniu przy cofaniu pozwoleń na prowadzenie poj. mech.

W dyskusji jaka się wywiązała, należy wymienić głosy, jakie padły z pośród kierowców — o zwiększenie ilości kulturalnych rozrywek odcągających szofarów od picia wódki — przez uruchomienie większej ilości kin, teatrów, świetlic itp., jak również przez ograniczenia sprzedaży alkoholu, piętnując równocześnie fakty nakłaniania kierowców do picia przez pasażerów w czasie podróży służbowych.

Na zakończenie uchwalono rezolucję o włączeniu się kierowców szczecińskich do walki z alkoholizmem.

REZOLUCJA

Kierowcy samochodowi z terenu m. Szczecina, zebrani na ogólnej odprawie w dniu 11 lutego 1951 r. w ogólnej liczbie ponad 600 osób — po wysłuchaniu referatów o skutkach alkoholizmu i jego szkodliwego wpływu na zdrowie ludzkie, wydajność pracy i hamowanie tym samym budowy Wielkiego Planu 6-letniego, powzięli następującą uchwałę:

1. wystrzegać się używania alkoholu przed pracą oraz podczas pracy, z systematycznym odwykaniem wogóle od używania alkoholu przez tych, którzy są już pod wpływem tego zgubnego nałogu;
2. szerzyć świadomość zgubnego wpływu alkoholu wśród znajomych i kolegów;
3. brać czynny udział w ogólnej walce społecznej ze zgubnymi skutkami alkoholizmu.

S. K.

ZENON ROMANOWSKI

SPRZEDAŻ I KUPNO NIETYPOWYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

„Spółnota Pracy“ Spółdzielcza Organizacja Zbytu Drobnej Wytwórczości w Warszawie, wykonując zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 16.I.1951 r. (Mon. Pol. Nr A-11) zorganizowała już, niezbędną do wykonywania uspołecznionego handlu motoryzacyjnego, sieć dystrybucyjną i rozpoczęła przyjmowanie nietypowych pojazdów samochodowych oraz nadmiernych remanentów motoryzacyjnych.

Dnia 20.XII.50 r. Gdąski Oddział „Spółnoty Pracy“ w Gdyni — przy ulicy Zwirki i Wigury 6, uruchomił pierwszy w Polsce spółdzielczy sklep ze sprzętem motoryzacyjnym. Drugi taki sklep został otwarty w Warszawie, przy ulicy Jasnej 10, a w najbliższych dniach powstanie trzeci przy ulicy Nowy Świat 5.

Ogółem w pierwszym kwartale bieżącego roku „Spółnota Pracy“ zorganizuje 15-cie sklepów handlu sprzętem motoryzacyjnym, a do końca 1951 roku zamierza uruchomić ich 48, na terenie całego kraju.

TRYB SPRZEDAŻY NIETYPOWEGO SPRZĘTU SAMOCHODOWEGO

W zrozumieniu zarządzenia Przewodniczącego PKPG wszelkie urzędy państwowe, spółdzielcze, przedsiębiorstwa, zakłady i instytucje państwowe oraz centrale spółdzielczo-państwowe, spółki prawa cywilnego i handlowego z udziałem państwowym kapitału zakładowego ponad 50%, swe nadmierne remanenty motoryzacyjne przekazują: a) typowe do „Motozbytu“; b) nietypowe do „Spółnoty Pracy“.

Jaki sprzęt motoryzacyjny uznany został za typowy, a jaki za nietypowy określa uchwała Prezydium Rządu z dnia 8.XI.50 r. (Mon. Pol. Nr. A-123).

Jako nadmierne remanenty motoryzacyjne przeznaczone do przekazania „Spółnocie Pracy“ lub „Motozbytu“ zaliczone są:

1) wszystkie pojazdy samochodowe — bez względu na ich stan — znajdujące się u obecnych posiadaczy w ilościach większych niż jest to przewidziane zatwierdzonym etatem, oraz te pojazdy, które nie będą przez nich eksploatowane, choćby mieściły się w zatwierdzonym etacie;

2) zespoły, osprzęt, części zamienne, nowe lub używane, znajdujące się w ilościach przekraczających niezbędny roczny zapas, potrzebny dla normalnej eksploatacji posiadanych pojazdów samochodowych;

3) narzędzia specjalne i urządzenia techniczne służące do obsługi i napraw pojazdów samochodowych oraz do przerabiania pojazdów na inny rodzaj paliwa, które są nie wykorzystane albo też wykorzystywane w nieznacznym stopniu, lub wykorzystywane niezgodnie z ich przeznaczeniem;

4) wszelkie instrukcje dotyczące urządzeń technicznych służących do obsługi i napraw pojazdów samochodowych, instrukcje do pojazdów samochodowych i katalogi części zamiennych, znajdujące się u obecnego posiadacza w ilościach większych niż tego wymaga normalna praca, lub które nie są przez obecnego posiadacza wykorzystywane. Katalogi w językach obcych należy pozostawić w danej instytucji lub przedsiębiorstwie w razie koniecznej potrzeby — po jednym egzemplarzu.

Posiadacze nadmiernych remanentów motoryzacyjnych przekazują remanenty na zasadach i po cenach ustalonych zarządzeniem Przewodniczącego PKPG.

* * *

„Spółnota Pracy“ zbiera z całego kraju nadmierne remanenty motoryzacyjne do swych Składowych Handlu Sprzętem Motoryzacyjnym oraz do Sortowni H.S.M. Składowe i Sortownie H.S.M. — po wykonaniu odpowiedniej konserwacji, klasyfikacji i wycenieniu otrzymanej masy towarowej — upłynniają

ją przez ponowne dostarczenie użytkownikom za pośrednictwem swych sklepów i punktów sprzedaży hurtowej i detalicznej przy Składowych, które działają podobnie jak sklepy.

„Spółnota Pracy“ ma za swe zadanie nietylko pobrać i upłynnić nadmierne remanenty motoryzacyjne, lecz stara się dbać o to, by podtrzymać w kraju na chodzie cały istniejący tabor nietypowych pojazdów samochodowych. Dlatego też „Spółnota Pracy“ nie traktuje nadmiernych remanentów motoryzacyjnych jako jedyne źródło zaopatrzenia użytkowników w części zamienne i osprzęt do nietypowych samochodów, lecz równolegle zabiega o posiadanie w swych Składowych Hurtowych tych części zamiennych, które mogą być wytwarzane w kraju, w odpowiednich wytwórniach spółdzielczych oraz importuje te, które nie mogą być wykonane w kraju.

Nietypowe pojazdy samochodowe i części zamienne, przekazywane przez jednostki służbowe „Spółnoty Pracy“ lub „Motozbytu“ dzielą się na IV grupy użytkowe: a) grupa I — pojazdy samochodowe i części zamienne zdolne do pracy bez potrzeby dokonywania napraw; b) grupa II — zdolne do pracy po dokonaniu napraw; c) grupa III — przeznaczone na rozbiorę, nie nadające się do naprawy, lub których naprawa nie opłaca się ze względu na wysokość kosztów; zespoły, z których drogą demontażu można otrzymać użyteczne części; części zamienne znajdujące się w niedokończonym stanie obróbki (półfabrykaty); zespoły i części zamienne, nadające się do innego użytku niż motoryzacyjnego i wszelkie nie rozpoznane; d) grupa IV — nadająca się tylko do hut na przetopienie (złom — wraki).

Komisje odbiorczo-klasyfikacyjne „Spółnoty Pracy“ przy współudziale lub tylko za wiedzą KMUR-u przyjmują zgłoszone do P.K.P.G. nadmierne remanenty z tym, że pojazdy samochodowe I i II grupy klasyfikowane są i odbierane przez najbliższą terenowo położoną Oddział „Spółnoty Pracy“.

Pojazdy samochodowe III-ej grupy użytkowej przekazywane są przez „Spółnotę Pracy“ do rozbioru na części składowe spółdzielczym warsztatom naprawczym, zrzeszonym w Krajowym Związku Branżowym.

Pojazdy samochodowe IV-ej grupy (wraki), po dokonaniu formalności klasyfikacyjnej, przekazywane są przez właścicieli, najbliższą terenowo położoną Składową Centrali Złomu.

Natomiast części zamienne, osprzęt, narzędzia i urządzenia do nietypowych samochodów I i II-ej grupy użytkowej, Oddział „Spółnoty Pracy“, który klasyfikację i odbiór przeprowadzał, wysyła wprost do dostawcy do poszczególnych markowych Składowych Hurtowych H.S.M.

Poszczególne magazyny zostały wytypowane jako markowe z tym, że:

I Składowa Hurtowa H.S.M. w Warszawie, (adres ul. Płocka 29) grupuje części zamienne do: D.K.W., Aero, Tempo, Framo, Aero-Minor.

II Składowa Poznań (ul. Armii Czerwonej 3) grupuje wszystkie typy Opla.

III Składowa — Łódź, (ul. Traugutta 4) grupuje wszystkie typy motocykli i wszystkie typy ciągników.

IV. Składowa — Gdańsk Orunia (ul. Jedności Robotniczej 57) grupuje marki: Fiat, Hansa, Borgward, Büssing-Nag, N. A. G., Henschel, Mann, Magirus, Vo-mag, Skoda-D.

Sortownia H. S. M. w Elblągu (ul. Grochowska 9) grupuje marki: Mack, Somua, Thornycroft, Albion, Güy, Krupp, Saurer.

V. Składowa — Bydgoszcz (ul. Dworcowa 25) grupuje marki: BMW., Dixi, Adler, Hanomag, Citroën, Re-

nault, Peugeot, Mathis, Delage, Delahaye, Hothkiss, Unic, Panhard, Hispano-Suiza, Bugatti, Voisin, Berliet.

V. Składnica — Kraków (ul. Nadwiślańska 9) grupuje marki: Ford, Fordson, Bedford, Matford, Tatra, Detra, Stoewer-Greife.

VI. Składnica — Kraków (ul. Nadwiślańska 9) grupuje marki: Steyer, K. D. F., Presto, Brennabor.

VIII. Składnica — Wrocław (ul. Polna 59) grupuje marki: Horch, Wanderer, Audi, Stoewer.

IX. Składnica — Szczecin (ul. Królowej Jadwigi 1) grupuje marki: Skoda, Praga, Maybach, Phänomen, Stutz.

X. Składnica — Radom (ul. Dębowa 4) grupuje marki: Mercedes-Benz, Mercedes-D, Daimler, Chevrolet, Overland, Willys, Whippet, Buick, Chrysler, Hudson, Packard, Federal, Plymouth, Pontiac, Auburn, A-Cord, Oldsmobil, Cadillac, Dodge, White, De-Soto, La Salle, Lincoln, International.

XI. Składnica — Lublin (ul. M. Buczka 45) grupuje marki: Vauxhall, Austin, Singer, Standard, Morris, Humber, Volsley, Talbot, Hillman, M. G., Morgan.

XII. Składnica — Białystok (ul. Rynek Kościuszki 32a) grupuje marki: Lancia, Bianchi, Alfa-Romeo, O. M., Minerwa, Laffly.

Każda z wymienionych Składc Hurtoowych H.S.M. posiada czynny już własny punkt sprzedaży hurtowej i detalicznej, który działa podobnie jak sklep, z tą różnicą, że poza sprzedażą detaliczną załatwia transakcje hurtowe.

W terenie czynne są dwie Sortownie H.S.M., które od wszystkich Oddziałów „Spółnoty Pracy” pobierają masę towarową tylko III-ej grupy, powtórnie ją rozpoznają, klasyfikują, wyceniają i przydatną do użytkowania przekazują odpowiednim markowym Składc Hurtoowym H.S.M., a pozostałość likwidują jako nieużyteczny złom według przeznaczenia.

TRYB NABYWANIA NIETYPOWEGO SPRZĘTU SAMOCHODOWEGO

Każda instytucja samorządowa lub społeczna i t. p., która zamierza uzupełnić swój stan taboru transportowego nietypowymi samochodami, zgłasza swe żądanie na piśmie do najbliższego terenowego Oddziału „Spółnoty Pracy”. Dział Handlu Sprzętem Motoryzacyjnym w Oddziale „Spółnoty Pracy”, po otrzymaniu zgłoszenia, niezwłocznie pisemnie lub telefonicznie zawiadamia klienta o nietypowych samochodach, które posiada do zbycia, podając miejsce garażowania, grupę przydatności i czas, w którym nabywca może obejrzeć pojazd i zdecydować o nabyciu.

Każdy użytkownik samochodów nietypowych zażądać może z Centrali „Spółnoty Pracy” lub miejscowego wojew. Oddziału Sp. Pr. informacji w jakiej cenie, gdzie, ile i jakiej grupy użytkowej nietypowe pojazdy samochodowe są do nabycia. Informacje te będą podawane do ogólnej wiadomości za pośrednictwem odpowiedniej prasy fachowej.

Pierwszeństwo nabycia nietypowych pojazdów samochodowych uskuteczniane jest według kolejności zgłoszeń i odpowiedniego stwierdzenia miejscowej Wojew. Rady Narodowej o konieczności i nagłości zakupu.

Ceny nabycia pojazdów samochodowych każdorazowo ustala Centrala „Spółnoty Pracy”. Żadne rabaty przy sprzedaży pojazdów samochodowych nie są przewidziane.

* * *

Supelnie inaczej przebiega tryb zakupu nietypowych samochodowych części zamiennych, osprzętu i narzędzi.

„Spółnota Pracy” dla tego asortymentu masy towarowej posiada ceny hurtowe i detaliczne. W oddziałowych Składc Hurtoowych H.S.M. po cenach hurtowych nabywać mogą nietypowe samochodowe części zamienne, osprzęt i narzędzia tylko spółdzielcze warsztaty naprawcze, zrzeszone w Krajow. Związku Branżowym — dla potrzeb produkcji napraw nietypowych pojazdów samochodowych,

Państwowe, samorządowe, społeczne i inne temu podobne instytucje zakupują części zamienne, akcesoria i narzędzia tylko po cenach detalicznych w sklepach H.S.M., lub w punktach sprzedaży detalicznej przy Składc Hurtoowych H.S.M.

Sortownie H.S.M. dokonują bez ograniczenia sprzedaży tylko złomu użytkowego dla potrzeb przemysłowych i administracyjno-gospodarczych.

Sklepy H.S.M. prowadzą asortyment towaru potrzebny do wykonania napraw samochodów nietypowych, asortyment narzędzi do obsługi samochodów, ich ogumienie, osprzęt elektrotechniczny i inny różny — stosownie do potrzeb.

Część masy towarowej otrzymywanej z akcji upłyniania remanentów Składnic Hurtoowych H.S.M. przesyłają do własnych sklepów, lub — na zlecenie Centrali — do sklepów innych Oddziałów.

TRYB PRZEKAZYWANIA POJ. SAM. DO NAPRAW

„Spółnota Pracy”, jako instytucja handlowa, nie prowadzi żadnych warsztatów naprawczych. Naprawy nietypowych pojazdów samochodowych, silników i innych zespołów samochodowych wykonywane są na rzecz „Spółnoty Pracy” przez Spółdzielnie Warsztatowe, zrzeszone w Krajowym Związku Branżowym.

Każdy Wojewódzki Oddział „Spółnoty Pracy” na swym terenie zawiera kontrakty z miejscowymi Naprawczymi Warsztatami Spółdzielczymi, które wykonują dla „Spółnoty Pracy” potrzebne naprawy główne i średnie nietypowych samochodów i zespołów samochodowych. W miarę możliwości do warsztatów naprawczych przekazywane są i części zamienne do samochodów — celem regeneracji.

Po dokonaniu napraw sprzęt samochodowy sprzedawany jest przez „Spółnotę Pracy” zgłaszającym się klientom.

Wraki nietypowych pojazdów samochodowych, części zamienne, osprzęt, które z różnych przyczyn nie mogły być zakwalifikowane do żadnej grupy użytkowej — zgodnie z obowiązującymi przepisami, przekazywane są Centrali Złomu.

Nietypowe pojazdy mechaniczne, silniki i inne zespoły III-ej grupy użytkowej sprzedawane są — po cenach ustalonych — Spółdzielczym Warsztatom Naprawczym zrzeszonym w Krajowym Związku Branżowym, celem rozbiórki na części zamienne.

Części zamienne, otrzymywane z rozbiórki wraków i zespołów, Spółdz. Naprawcze zużywają dla własnych potrzeb produkcyjnych, przekazując nieużytki do Centrali Złomu.

ROZWÓJ USPOŁECZNIONEGO H. S. M.

W ROKU 1951

Zorganizowana i funkcjonująca już w „Spółnocie Pracy” sieć dystrybucyjna uspołecznionego handlu motoryzacyjnego zapewnia należytą obsługę posiadaczy nietypowego sprzętu samochodowego. Jednocześnie zaznaczyć należy, że tak ujęte wyższe formy socjalistycznego handlu motoryzacyjnego zapewniają motoryzacji należyte wykorzystanie taboru samochodowego t. zw. nietypowego.

W roku bieżącym pracownicy Wydziału H.S.M. „Spółnoty Pracy” na odprawach produkcyjnych zobowiązali się, że przekroczą ustalony Plan Obrotów Towarowych.

By zapewnić wydatną poprawę w wykorzystaniu remanentów, „Spółnota Pracy” na rok 1951-szy zaplanowała, że zakwalifikuje i odbierze do swych magazynów 2950 ton części zamiennych nietypowych i około 3500 nietypowych pojazdów samochodowych różnych grup użytkowych.

Do powyższej masy towarowej dojdą części zamienne, akcesoria, narzędzia i ogumienie wyprodukowane w kraju lub też importowane.

Z. R.

ROLA RZECZOZNAWCY P. ZW. MOTOROWEGO

Tabor samochodowy, stanowiący olbrzymi majątek państwowy i ważny czynnik transportowy w gospodarce państwowej, w dobie realizacji Planu 6-letniego musi być — dla zachowania swej sprawności i zdolności eksploatacyjnej — otoczony opieką konserwacyjną, profilaktyczną i naprawczą, dla umożliwienia mu jak najdłuższego okresu pracy.

Urzędowe instrukcje o obsłudze, ładowości, normy zużycia paliwa, normy międzynaprawcze itp. — regulują teoretycznie podstawowe warunki eksploatacji i stanowią zasady użytkowania pojazdów samochodowych, natomiast stacje obsługi, warsztaty oraz zakłady naprawcze są czynnikami praktycznie zapewniającymi pojazdowi sprawność w pracy przez odpowiednią konserwację, zabieg profilaktyczny, zabieg naprawczy lub regeneracyjny.

Wykonawcą i czynnikiem racjonalnej gospodarki i eksploatacji pojazdu mechanicznego, czynnikiem stanowiącym o jego sprawności, wykorzystaniu i okresie pracy — jest człowiek, tj. kierownik transportu i kierowca pojazdu i rzemieślnik — pracownik transportu.

Kierowca, którego opiece i prowadzeniu powierzono drogi cenny materialnie i gospodarczo pojazd, musi być świadom swej obywatelskiej odpowiedzialności i społecznego obowiązku, powinien mieć zasób wiadomości, pozwalający na zorientowanie się w niedomaganiach mechanicznych pojazdu i zapobieganie większym uszkodzeniom.

Łącznikiem między zasadami i teorią zawartą w urzędowych przepisach i zarządzeniach, a praktycznym wykorzystaniem pojazdu, właściwą jego eksploatacją — jako doradca, czynnik społeczny i lekarz dbający o zdrowie pojazdu — jest rzeczoznawca techniki samochodowej względnie motorowej. Zadaniem jego jest udzielanie wskazówek i porad technicznych, przeprowadzanie odpowiedniej diagnozy i zalecanie odpowiednich zabiegów profilaktycznych, wzgl. naprawczych pojazdu.

Rzeczoznawca samochodowy ustala według objawów przyczynę niedomagania, zaleca rodzaj zabiegu usprawniającego względnie kieruje pojazd do zakładu naprawy.

Praca rzeczoznawcy jest niezmiernie ważnym czynnikiem dla życia pojazdu. Zapobiegliwe badanie pojazdu może uratować go od poważniejszych następstw stwierdzonego niedomagania, a nawet zniszczenia jednostki tak potrzebnej dla transportu.

Rzeczoznawca musi posiadać oprócz fachowej wiedzy, opartej o studia teoretyczne i długoletnie praktyczne doświadczenie, również szybką orientację, pewność orzeczenia, dar wysłowienia się w opisie, poczu-

cie punktualności, sumienności i bezstronności oraz poczucie odpowiedzialności obywatelskiej i obowiązku społecznego.

Praca rzeczoznawcy — oparta na badaniu diagnostycznym przy pomocy aparatów pomiarowych — daje poważną pomoc w określaniu stanu technicznego silnika, w pomiarach zużycia paliwa itp. Oprócz tego praca rzeczoznawcy obejmuje badanie zespołów pojazdu, określanie możliwości wykonania przebiegu międzynaprawczego przy różnych warunkach pracy, badanie gospodarki w transporcie, analizę kosztów napraw, określanie jakości i celowości napraw, określenie zakresu naprawy po awarii oraz społecznie ujęte porady, mające na względzie usprawnienie transportu.

Poważny zakres zagadnień technicznych w ośrodkach transportowych, wywołanych różnego rodzaju warunkami pracy i eksploatacji oraz brakiem lokalnych autorytatywnych decyzji technicznych — wywołuje konieczność interwencji uprawnionego i doświadczonego rzeczoznawcy, który przez swą poradę, badanie i orzeczenie skieruje decyzję na właściwą drogę.

Taka potrzeba pomocy ze strony rzeczoznawcy, wywołana rozwojem transportu i wzrostem ilości pojazdów mechanicznych, daje przekonujący dowód, że rzeczoznawca techniki samochodowej, jak lekarz, jest bezwarunkowo potrzebnym dla dobra gospodarki transportowej.

Polski Związek Motorowy, — który włączył prace rzeczoznawców w ramy obowiązków instytucji społecznej — jednoczy w swych szeregach wielu wybitnych fachowców techniki motorowej, pracujących w imię wykonania Planu 6-letniego Polski socjalistycznej i utrwalenia pokoju światowego.

J. Toruńczyk

Sekr. Gen. Pol. Zw. Mot.

OD REDAKCJI. W związku z wypowiedzią Sekretarza Generalnego PZMot. — inż. J. Toruńczyka, zaznaczamy, że w grudniu 1950 r. uchwałą Rady Ministrów powołano do pracy w Wydziałach Komunikacyjnych Woj. Rad. Narodowych, tzw. Inspektorów Gospodarki Samochodowej. Czynnici tych inspektorów zostali szczegółowo omówione w zeszycie marcowym (nr 3—1951 r.) „Motoryzacji”. Z wypowiedzi inż. Toruńczyka wynika, że praca rzeczoznawcy PZMot. jest pożyteczną pomocą fachowców dla jednostek transportu samochodowego, natomiast praca inspektora samochodowego — poza niewątpliwą pomocą — będzie służyć raczej w kierunku kontroli i zapobiegania stratom w gospodarce samochodowej. (Red.).

USPRAWNIENIE OBSŁUGI SAMOCHODÓW

Artykuł dyskusyjny

Z wielką uwagą przeczytałem artykuł dyskusyjny Kol. Sadowskiego w sprawie ruchomych stacji obsługi samochodów. Mam wrażenie jednak, że autor pozostaje pod wpływem wspomnień wojennych. Podczas działań bojowych, kolumnom zmotoryzowanym lub pancernym towarzyszyły wozy warsztatowe wraz z dźwigami oraz wozami — magazynami, by w razie potrzeby dokonać drobnych lub średnich napraw pojazdów mechanicznych, a nawet wymienić całe zespoły, jak silniki, mosty przednie lub tylne itp.

Ten system był koniecznością, wobec braku stałych stacji obsługi lub warsztatów oraz magazynów w zniszczonym, a często wyludnionym pasie przyfrontowym. Dużą pomocą personelowi takich warsztatów polowych była wyszkolona, poddana wojskowej dyscyplinie, obsługa kolumny. Takie rozwiązanie napraw samochodów, było naturalnie o wiele uciążliwsze, niż korzystanie z usług stałych warsztatów. Była to konieczność wojenna.

W czasach pokojowych możemy pracować spokojnie, ekonomicznie i nie musimy uciekać się do stosowania różnych namiastek, za jakie należy uznać ruchome warsztaty naprawcze.

Chcąc zapewnić użytkownikom pojazdów samochodowych (przede wszystkim typowych) z tak zwanej głębokiej prowincji jak najlepszą konserwację taboru, proponuję następujące rozwiązanie:

1. W każdym województwie CHPM „Motczbyt” poza jedną Stacją Obsługi Samochodów I kl., będzie rozporządzała pewną ilością stacji pomocniczych (jedna na 4 do 5 powiatów), umożliwiających dobre naprawy instalacji elektrycznych, regulację gaźnika, przesmarowanie podwozia itd.

2. CHPM „Motozbyt” wysyła okresowo w teren samochód — magazyn. Samochód taki, zaopatrzony w typowe części zamienne, objeżdża teren, obsługiwany przez rejonową Hurtownię „Motozbytu” — po ustalonej trasie i według sztywnego rozkładu jazdy. Zarów-

no zaplanowana trasa, jak i rozkład jazdy, winny być ściśle przestrzegane i podane zawczasu do publicznej wiadomości.

3. Ruchomy magazyn części zamiennych typowych jest zaopatrzony wyłącznie w części i materiały, które mogą być użyte jedynie podczas napraw tzw. garażowych.

System podany wyżej zapewni, przy minimalnym przestoju wozu, jego właściwą obsługę, gdyż:

- a) Konserwacja garażowa nie napotka na trudności materiałowe, wobec kursowania ruchomych magazynów.
- b) Okresowa obsługa nie wymaga częstego dostarczania wozu do odległej o 100 czy 200 km S.O.S. I kl. i wyczekiwania na swoją kolejkę, co — wobec do-

konywanych tam napraw średnich — może potrwać dłuższy czas. Wystarczy dostarczenie do najbliższej, pomocniczej S.O.S. i dokonanie w niej krótko trwającej naprawy bieżącej, lub zabiegu konserwacyjnego, wymagającego użycia dźwigu, lub kanału.

- c) S.O.S. I kl. nie jest obciążona pracami konserwacyjnymi, utrudniającymi, a nawet uniemożliwiającymi planową pracę S.O.S. I kl.
- d) Ruchomy magazyn, w przeciwieństwie do ruchomej S.O.S., może zachować regularność kursów, co przy pracy warsztatu byłoby nie możliwe, ze względu na jej charakter.

Tadeusz Mech
Wrocław

Jakie karty drogowe stosować dla ciężarówek przeznaczonych do przewozów gospodarczych?

Artykuł dyskusyjny

Karty drogowe wprowadzone ostatnio zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji, jako druki obowiązujące wszystkich użytkowników pojazdów mechanicznych różnią 4 zasadniczo pod względem rodzaju przewozu, z których dla większości użytkowników na szczeblach centralnych odrębne zagadnienie stanowią przewozy gospodarcze.

Sprawną pracę przedsiębiorstw i ich aparatów pomocniczych, wymaga od komórek transportowych świadczenia usług przewozowych różnym działom tego samego przedsiębiorstwa. Będą to przewozy poczty i druków — świadczone kancelariom, materiałów piśmiennych lub do utrzymania czystości — świadczone pionom gospodarczym i wiele innych — dla różnych zadaniowo pionów.

Taka praca taboru ciężarowego wymaga podawania ścisłego podziału przebiegu tego taboru pomiędzy różnych użytkowników, na podstawie którego to podziału są obciążone — czy to poszczególne piony, czy też artykuły przez nie przewożone.

Przeważnie wszystkie te usługi są świadczone na podstawie zapotrzebowania na samochód składanego przez komórkę zainteresowaną i zlecenia przewozu wydawanego przez dysponenta taboru, który niekoniecznie musi być pracownikiem komórki transportowej. Np. centrala posiada furgon samochodowy do przewozów gospodarczych, który jest w bezpośredniej dyspozycji Oddziału Gospodarczego, lecz jednocześnie wykonuje przewozy dla kancelarii głównej, próbek towarowych dla Oddziału Handlowego, delegatów Związków Zawodowych w ramach akcji szkoleniowej itp., co wymaga rozbiicia kosztów eksploatacji pomiędzy tych użytkowników.

Działy finansowe dokonują obciążeń na podstawie potwierdzonego przez użytkownika zlecenia przewozu, a w komórce transportowej pozostaje jako dowód — karta drogowa podpisana przez korzystającego z usług transportu.

Ponieważ obowiązująca dla samochodów ciężarowych karta drogowa zawiera jedynie dane o stanie licznika przy wyjeździe i zjeździe samochodu do garażu, powstają nieraz różnice w zapisach kilometrażu,

których to różnic nie można znaleźć i sprostować, gdyż brak jest wpisów stanu licznika, dotyczących każdej jazdy, tymbardziej, że wyjaśnień udzielać należy nie rzadko w kilka miesięcy po wyświadczeniu usługi.

Idealną do tego celu wydaje się karta drogowa samochodu osobowego dzięki podziałowi swych rubryk, pozwalająca ustalić ściśle czas trwania i długość każdej jazdy, tymczasem postępującego z czasem na- i wyładunku, oraz załatwianiem formalności administracyjnych.

Użycie karty drogowej samochodu osobowego dla samochodów gospodarczych wydaje się tym bardziej słuszne, że samochody te nie są obsługiwane przez stałych pracowników do naładunku; jednocześnie różnorodność i specyfika przewożonych artykułów nie pozwala na wyliczenie norm czasowych na prace naładunkowe, ani na czas konieczny na przekazanie lub pobranie towaru. Przy tym ilości przewożonych towarów nie pozwalają na wyliczenie wykonanej pracy przewozowej w tono/kilometrach i faktycznie nie jest prowadzona sprawozdawczość obrazująca efekty pracy, a przyjęcie, że 60% przebiegu stanowi przebieg ładowny oraz założenie wykorzystania ładowności w 60% — nie odpowiada rzeczywistej pracy.

Podane tu trudności przemawiają za stosowaniem dla samochodów ciężarowych kart drogowych używanych do przewozów gospodarczych samochodu osobowego i wydaje się konieczne wydanie w tym względzie odgórnego zarządzenia.

M. Drzewiecki — Warszawa

Podane wyżej uwagi ob. Drzewieckiego nie wyczerpują całości zagadnienia oraz posiadają braki w rozumowaniu m. in. na skutek tego, że autor nie zapoznał się jeszcze z nowym, zmniejszonym wydaniem karty samochodu osobowego, które to wydanie nie zawiera rubryk do zapisywania czasów postoju. Tym niemniej otwieramy wyżej podany artykuł, w nadziei, że stworzy on dyskusję, która przyczyni się m. in. do bardziej precyzyjnego wyjaśnienia pojęcia „samochód ciężarowy gospodarczy” oraz do usprawnienia sprawozdawczości i rozrachunku. (red.).

RACJONALNA EKSPLOATACJA TABORU SAMOCHODOWEGO

Artykuł dyskusyjny

Kardynalną zasadą przy eksploatacji taboru samochodowego jest zapewnienie mu należytej opieki technicznej. Utrzymywanie i używanie do pracy samochodu bez zapewnienia mu takiej opieki jest marnotrawieniem majątku narodowego i to takiego majątku, który jeszcze obecnie prawie w 100 procentach musimy nabywać za dewizy, a więc musimy pokrywać koszt jego wywozem artykułów, które mogłyby być zużyte, względnie spożyte, w kraju.

Jest rzeczą powszechnie znaną, że samochód, o konserwacji którego obsługa nie wykazuje należytej dbałości, ulega niszczeniu w znacznie szybszym tempie niż samochód, obsługa którego „chucha i dmucha”, ażeby utrzymać go w jak najlepszym stanie. Mamy kierowców, którzy nowym wozem przepracowują po 100 i więcej tysięcy kilometrów do pierwszej naprawy głównej i mamy takich, w rękach których samochód, już po przejechaniu kilkudziesięciu tysięcy kilometrów, przedstawia kompletną ruinę, a naprawa jego czasem w ogóle się nie opłaca.

Dla należytej więc eksploatacji taboru samochodowego powinniśmy mieć przede wszystkim wykwalifikowanych, starannych, sumiennych i dbałych o sprzęt kierowców. Jeżeli chodzi o poziom kwalifikacyjny kierowców, to był on w chwili wzwolenia dosć niski. Jeżeli chodzi o młodych kierowców, to do niedawna jeszcze pokutowały różne prywatne „kursy kierowców samochodowych”, oparte na zasadzie wyłącznie zarobkowej. Wypuszczały one przeważnie materiał szoferski nadzwyczaj słaby. Ostatnio sprawa ta została ujęta w ramy państwowego szkolenia zawodowego — należy więc oczekiwać w tym względzie znacznie lepszych wyników.

Jeżeli chodzi o inne cechy kierowców, jak staranność, sumiennosc i dbałość o sprzęt, to są to raczej cechy charakteru, które kierowca może mieć wrodzone, lub wpojone podczas szkolenia zawodowego. Dlatego też przy przyjmowaniu kandydatów na kursy kierowców winny być dokładnie badane ich cechy charakteru, a podczas szkolenia winna być zwrócona uwaga na wyrobienie w uczących się kierowcach, względnie na wpojenie im tych cech charakteru, uwaga nie mniejsza — niż na samo szkolenie techniczne.

Wyszkolenie wystarczającego zastępu dobrych kierowców jest jednak rzeczą bliższej lub dalszej przyszłości, a przy takim materiale szoferskim jak obecnie, musi on być stale nadzorowany i kontrolowany. W każdym więc zgrupowaniu samochodów *winna znajdować się dobrze funkcjonująca komórka opieki technicznej.*

Jeżeli chodzi o instytucje i przedsiębiorstwa państwowe, posiadające większe kolumny samochodowe w jednym miejscu, lub większa ilość taboru rozparkowanego w terenie, to te instytucje mają możność utrzymywania stałego i wystarczającego ilościowo zespołu techników, dla zapewnienia swemu taborowi należytej opieki i utrzymania go w stanie najlepszej gotowości.

Tam jednak, gdzie całość taboru instytucji wynosi tylko kilka lub kilkanaście wozów, opieka techniczna zawsze szwankuje, gdyż utrzymanie takiej stałej opieki technicznej np. dla 10 wozów — wymagało by takiej samej ekipy techników jak dla 100 wozów. Taka stała opieka techniczna byłaby przy małym taborze zbyt kosztowna i byłaby marnotrawieniem fachowych sił ludzkich, dlatego też dla racjonalnej obsługi technicznej należałoby zorganizować obsługę publiczną, tj. takie stacje obsługi, gdzie każdy samochód otrzymuje obsługę techniczną odpłatnie.

* * *

Drugą zasadą racjonalnej eksploatacji samochodów winno być założenie, że dalekobieżnego transportu sa-

mochodowego używać należy tylko w przypadkach ściśle określonych i uzasadnionych istotnymi potrzebami gospodarczymi.

Zasadniczym środkiem transportu winna być kolej, względnie żegluga śródlądowa — tam gdzie istnieje możliwość jej stosowania. Wypływa to z tej prostej okoliczności, że dla uruchomienia kolei używamy tylko węgla, a dla żegluzi śródlądowej przeważnie węgla, który w wystarczającej na nasze potrzeby ilości wydobywamy w kraju. Natomiast do transportu samochodowego zarówno tabor jak paliwo oraz ogumienie i części zamienne, dotychczas w poważnych ilościach kupujemy za dewizy. Ażeby te dewizy uzyskać, musimy nie tylko wywieźć pewne towary, ale do eksportu ich także musimy użyć dużej części naszego taboru kolejowego i żeglugowego.

Co do używania samochodów do transportu dalekobieżnego istnieją szczegółowe zarządzenia, określające kiedy i w jakich przypadkach jest ono douszczalne, słusznie dające przewileże przewoźowi publicznemu.

* * *

Nie tylko jednak ze względów podanych wyżej powinniśmy używać jak najmniej samochodów ciężarowych dojazd dalekobieżnych — że przez to trwoni się dewizy i że transport dalekobieżny samochodów droższy jest od kolejowego, ale i dlatego jeszcze, że taboru samochodowego, w stosunku nawet do usprawiedliwionych potrzeb przewozowych, mamy za mało i że trudności na tym odcinku nie będą mogły być rychło usunięte.

Trudności te zostaną radykalnie usunięte z chwilą rozwinięcia produkcji samochodów „Star” — stosownie do założeń Planu 6-letniego.

W świetle faktów należy zdać sobie sprawę, że *najracjonalniejszą eksploatacją samochodów ciężarowych w obecnej chwili jest używanie ich do przewozów miejscowych i przewozów krótkobieżnych z drobnicą, które to przewozy mogą odciążać tabor kolejowy.* Taka forma eksploatacji samochodów bowiem przedłuży jak najbardziej ich żywot.

Jeżeli chodzi o racjonalne wykorzystanie samochodu przy przewozach miejscowych, to trzeba pamiętać, że w przewozach tych głównym składnikiem czasu są postoje pod załadunkiem i wyładunkiem i o racjonalnej eksploatacji tych samochodów może być mowa tylko wtedy, kiedy przeładunki zorganizowane są tak, że zużywa się na nie minimalną ilość czasu.

Pod tym względem w naszym transporcie samochodowym istnieją jeszcze bardzo duże niedociągnięcia, bez usunięcia których o racjonalnej eksploatacji samochodów nie może być mowy. Usunięcie tych niedociągnięć natomiast mogłoby zdolność przewozową naszego taboru znacznie powiększyć.

* * *

Czwartą zasadą racjonalnej eksploatacji taboru samochodowego jest: grupować typy samochodów w kolumnach tak, ażeby odpowiadały one pod względem ładowności i przystosowania do rodzaju przewożonych towarów.

Zasady tej nie potrzeba udawać, stosowanie jej jednak, z braku taboru i z powodu różnorodności posiadanych typów wozów, napotyka na trudności i na razie może być doraźne i częściowe. Zwiększy się w miarę produkcji własnych i zakupu obcych samochodów.

Z. Lipowski (Łódź)

Analiza eksploatacji na podstawie karty drogowej

Artykuł dyskusyjny

W zeszyte nr 12 (grudzień 50 r.) „Motoryzacji” został zamieszczony artykuł mgr inż. T. Sokołowskiego pt. „Analiza eksploatacji na podstawie karty drogowej”, w którym, poza omówieniem techniki badania i porównywania wyników pracy pojazdów, sprecyzowane zostały elementy zwiększające wydajność roboczą taboru.

Na pierwszy z tych elementów — skrócenie czasu jazdy przez osiągnięcie wyższej szybkości technicznej niż planowano w oparciu o obowiązujące normy (instrukcja SM. 168) ma wpływ sam kierowca. Chociaż obowiązujący system premiowania nie wpływa na bezpośrednie zainteresowanie kierowców w przekraczaniu planowanych czasów jazdy, to jednak otrzymanie dodatkowych rezultatów na tym odcinku jest realne. W eksploatacji pojazdów mechanicznych zachodzą bardzo częste zmiany charakteru ich pracy, dlatego publikowanie codziennych wyników — na podstawie analizy wykonanego zadania — powinno pobudzić kierowców do podejmowania krótkofalowych zobowiązań i pozwolić tą drogą na zwiększenie wydajności roboczej pojazdów.

Drugim elementem, który chcę specjalnie tu podkreślić, jest skrócenie czasu na i wyładunku w stosunku do planowanego. Nie znam systemu wynagradzania pracowników brygad ładowniczych w przedsiębiorstwach trudniących się zarobkowo transportem towarowym, ale trzeba stwierdzić, że sprawa ta nie jest uregulowana w przedsiębiorstwach, w których transport jest tylko fragmentem zasadniczej działalności gospodarczej.

W większości przypadków pracownicy tacy są płatni za przepracowane godziny i raczej w ich interesie leży przedłużanie czasu na i rozładunku, a nie jego skrócenie. Ten stan powoduje nieprzychylny stosunek do współzawodnictwa grupowego, a podjęcie indywidualnych zobowiązań przez poszczególnych pracowników traktowane jest wrogo i wpływa na rozluźnienie więzi pracy w grupie, a nie na jej zacieśnienie.

Z drugiej strony zestawienie grup z pracowników uświadomionych, podejmowanie zobowiązań, chociaż daje możliwość uchwycenia faktycznej wydolności, przez wielką rozpiętość wyników zaciemnia osiągnięte efekty wydajności roboczej i stawia z trudnością budowane plany pod znakiem zapytania.

Do tego należy dodać jeszcze sprawę etatów dla pracowników brygad ładujących, gdyż ustalone są

one ogólnie, narzucane przedsiębiorstwom i — przez niezgodność co do ilości pracowników z założeniami „tymczasowych norm dla przewozów samochodowych, towarowych” (GM 168) — stwarzają konieczność stosowania indywidualnych norm czasowych dla na i rozładunku dla każdego niemal pojazdu, lub bazy.

Bardzo jaskrawo występuje to w pracy samochodów z przyczepami, gdy ograniczona ilość robotników zmusza do traktowania przyczepy jako drugiego pojazdu. Wówczas, po załadowaniu samochodu, przystępuje się do ładowania przyczepy i w efekcie zamiast nieznacznej normy zwiększenia czasu oczekiwania na załadowanie, **trzeba go podwajać**, co — przy krótkich promieniach pracy, poza oszczędnością materiałów pędnych — nie daje praktycznego zwiększenia wydajności roboczej.

Znacznie gorzej przedstawia się praca ciągników z przyczepami w ruchu wahadłowym. Tak więc dla „Ursusa” o uciążu 10,3 tony należy stosować 3 sprężgi po dwie przyczepy 3 tonowe i przydzielić dwie brygady, każda po 6 ludzi, co pozwala często na ładowanie obu przyczep jednocześnie, w czasie obowiązującym dla przyczep 3 tonowych (80% czasu dla samochodu 3 t.), a nie w ujęciu czasu dla 6 ton łącznej nośności. W takim przypadku zmniejszenie ilości robotników bardzo obniża wydajność roboczą ciągnika i w dodatku dla ciągników średnioprężnych, jakimi są Ursus i Lanz Bulldog, powoduje nieuzasadnione marnotrawstwo paliwa używanego przez przedłużenie nieproduktywnego czasu pracy silnika.

Reasumując powyższe wywody nieodzownym jest w dobre gospodarki planowej jak najszybciej wprowadzić:

1. Znowelizowany regulamin płac kierowców obejmujący premiowaniem elementy świadczące o jego wkładzie w osiągnięte wyniki;
2. Ogólnokrajowy regulamin płac dla robotników zatrudnionych przy na i wyładunku, który drogą akordu, bądź premiowania za przekraczanie norm, zainteresowałby ich w osiąganiu lepszej wydajności.

Równocześnie z wprowadzeniem powyższych regulaminów konieczne jest przeanalizowanie dotychczasowego stanu zatrudnienia w odniesieniu do robotników na i wyładunku i tą drogą dalsze wyrugowanie istniejącego w transporcie marnotrawstwa.

A. Sadowski
Warszawa

INŻ. JANUSZ RADZIKOWSKI

Wskazówki montażowe i urządzenia kontrolne instalacji na gaz wysokosprężony

Od trzech lat zagłębie naftowe i Górny Śląsk zapoczątkowały stosowanie gazu ziemnego i wysokociśniskowego do napędu samochodów. W ten sposób zaoszczędzono wiele tysięcy litrów paliw płynnych — benzyny i olejów gazowych.

Nie dawno — jak wiemy — pomimo wielkiej odległości, został doprowadzony gaz ziemny do stolicy. Dzięki indywidualnym zobowiązaniom załóg — gazociąg jest gotowy nie w ciągu 2 lat — jak przewidywano w planie — lecz w ciągu jednego roku.

Ponieważ instalacja miejska w Warszawie przystosowana jest do prężności gazu otrzymywanego z węgla, przeto — celem wyrównania różnicy prężności gazu otrzymywanego z węgla — gaz ziemny zmieszany będzie z gazem węglowym. Uniknie się w ten sposób przebudowy instalacji.

Gaz ziemny będzie stosowany w stolicy jako tani środek do oświetlania i opalania, ponadto znajdzie zastosowanie

jako materiał pędny do samochodów. Już obecnie są w budowie stacje tankowania, które dostarczą samochodom zamiast benzyny — sprężonego gazu ziemnego.

Zastąpienie w pewnej części gazu węglowego gazem ziemnym przyniesie duże oszczędności węgla i benzyny, co pozwoli m. in. na pozostawienie w eksploatacji samochodów o dużym litrażu. Jest to specjalnie aktualne w chwili obecnej — po ostatnich zarządzeniach ograniczających używanie samochodów zużywających większe ilości paliwa.

W dniu 30.X.1950 r. (Monitor Polski A—98, poz. 1235) została wydana ustawa o specjalnym premiowaniu kierowców i ich pomocników obsługujących samochody przerobione na napęd gazem wysokosprężonym. Poniżej podajemy ważniejsze punkty ustawy.

§ 1. 1. Kierowcy i jego pomocnikowi, obsługującym samochód o napędzie gazem wysokosprężonym, przy-

sługuje dodatkowe wynagrodzenie uzależnione od ilości przejechanych kilometrów.

2. Za każdy kilometr przejechany przy użyciu gazu dodatek ten wynosi dla kierowcy 6 groszy, dla pomocnika 3 grosze.

§ 2. Dodatek o którym mowa w § 1, nie przysługuje w przypadku, gdy samochód zużył zamiast gazu mieszanki benzynowej w ilości większej niż 6% w stosunku miesięcznym zużytego gazu, chyba, że zużycie mieszanki spowodowane było:

1. wadliwą pracą instalacji gazowej stwierdzoną przez warsztat przeprowadzający okresowe badanie „w karcie ewidencyjnej instalacji gazowej samochodu”;

2. potwierdzoną odmową tankowania gazu przez stację tankowania (np. przy awarii na stacji);

3. doraźną pracą samochodu w miejscowościach nie posiadających stacji tankowania gazem lub odległych ponad 30 km od najbliższej stacji tankowania;

4. wyczerpaniem się zapasu gazu w butlach w czasie postoju samochodu w naprawie — co powinno być protokółarnie stwierdzone przez warsztat dokonujący naprawy.

§ 3. Zarządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 października 1950 r.

* * *

Sprawa nie byłaby wyczerpująco omówiona, gdyby nie zwrócono uwagi na konieczność specjalnej ostrożności oraz znajomości technicznej obsługi samochodów na gaz wysokosprężony, a mianowicie:

A. UWAGI OGÓLNE

1. Ze względu na stan lotny gazu sprężonego zaleca się większą ostrożność niż przy benzynie. Z tego powodu należy przeszkolić zarówno kierowców, jak i personel pomocniczy — z obsługą garażu, celem ścisłego przestrzegania przepisów, ze względu na niebezpieczeństwo eksplozji i ewentualnego zatrucia.

2. Każdy wypadek eksplozji, czy pożaru, nawet bez nieszczęśliwych następstw, należy natychmiast zgłosić w sposób przewidziany ustawą i zarządzeniami także w najbliższej stacji tankowania gazu.

3. Każda nowozmontowana instalacja winna być wyregulowana przez fachowców, zaś działanie jej winno być sprawdzone przez kierownictwo warsztatów montujących te instalacje. Kierownictwo, uznając pojazd za zdalny do ruchu, ma obowiązek wystawienia odpowiedniej „karty ewidencyjnej”.

4. Do prowadzenia pojazdów z instalacją na gaz sprężony należy dopuszczać tylko personel (kierowca i pomocnik) należycie przeszkolony.

5. Każdy pojazd powinien być wyposażony w „kartę ewidencyjną instalacji gazowej”. Do wystawiania „kart ewidencyjnych instalacji gazowej” dla pojazdów upoważnione jest kierownictwo warsztatu Z. S. T. Nr 1 — Gliwice.

6. Kierowca może otrzymać — na podstawie egzaminu zdanego przed Komisją złożoną ze specjalistów oraz kierownictwa Z. S. T. — odpowiednie zaświadczenie. Kierowcy przysługuje prawo żądania od każdego Wojewódzkiego Urzędu Samochodowego dokonania odpowiedniej adnotacji na „prawie jazdy” po przedłożeniu zaświadczenia.

B. OGÓLNE WSKAZÓWKI MONTAŻOWE

1. UKŁAD PALIOWY

1. Przetawienie pojazdu o napędzie benzynowym na napęd gazem sprężonym winno się odbywać w taki sposób, by powrotne przełączenie na paliwo płynne było w każdej chwili możliwe, a pompa benzynowa winna pracować pod napełnieniem.

2. Pływaka z gaźnika wymontowywać nie należy.

3. Celem zachowania przydatności membrany i uszczelek, kurek zamykający paliwo powinien być wymontowany pomiędzy pompą a gaźnikiem.

4. Gotowość ruchu pojazdu na paliwie płynnym sprawdzać należy w odstępach 14-dniowych, przez uruchomienie na krótki czas silnika.

II. BUTLE DLA GAZU SPRĘŻONEGO

1. Każda butla musi być znakowana i posiadać: numer fabryczny, wysokość ciśnienia próbnego i roboczego, rok wykonania, datę ostatniej i następnej próby ciśnieniowej oraz cechę odbioru Stowarzyszenia Dozoru Kotłów.

2. Ustala się, jako dopuszczalne w ruchu samochodowym — maksymalne ciśnienie robocze w butli: 200 (dwieście) atmosfer.

3. Instalacja musi posiadać zawór bezpieczeństwa, zabezpieczający przed ewentualnym nadmiernym wzrostem ciśnienia w butlach podczas napełniania (przy armaturze pochodzenia francuskiego „Escogaz”).

4. Zamontowanie butli na ramie winno być trwałe i tak wykonane, by ewentualne ruchy ramy nie mogły ujemnie wpłynąć na butle i ich umocowanie oraz połączenie.

5. Przymocowanie butli do ramy samochodu przy pomocy uchwytych stalowych jest dozwolone pod warunkiem, że między butlą i uchwytem zostanie ułożona warstwa materiału, np.: drewno, filc, skóra.

6. Dopuszcza się dowolny kierunek ułożenia podłużnej osi butli względem osi pojazdu, z tym jednak zastrzeżeniem, iż w żadnym przypadku nie może ani butla, ani też wkręcona do niej armatura wystawać poza obrys pojazdu.

7. Gdy butle już przez sam sposób umocowania na wozie są wystarczająco chronione nie wymaga się żadnych specjalnych osłon zabezpieczających je przed uderzeniem i promieniami słonecznymi.

8. Gdy błotniki nie chronią należyć przewodów i aparaty przed zanieczyszczeniem mechanicznym, jak i przed ewentualnymi uderzeniami kamieniami spod koła, należy przewieźć odpowiednie osłony.

9. Wchodzenie na wóz przez stąpanie po butlach, zaworach, czy przewodach jest niedopuszczalne.

10. Butle należy chronić nie tylko przed nagrzaniem ciepłem gazów wylotowych, zachowując odległość od tłumika co najmniej 150 mm, zaś od rury wydechowej co najmniej 100 mm — ale chronić je należy również i przed następcznym, co jest specjalnie ważne w okresie letnim. Jeśli butle umieszczone na wozie są narażone na nagrzewanie się ich powierzchni — używa się osłon. W garażach unikać nagrzewania ciepłem kaloryferów.

11. Wylot gazów spalinowych nie może być skierowany w stronę butli, czy przewodów, sama zaś rura wydechowa i tłumik muszą być w dobrym stanie.

III. ZAWORY

1. Wszelkie zawory instalacji winny być szczelne.

2. Otwieranie zaworów zamykających winno odbywać się powoli.

3. Otwieranie, względnie zamykanie zaworów powinno się odbywać normalną siłą ręki, bez użycia jakichkolwiek narzędzi pomocniczych, czy stosowania uderzenia.

4. Po zatrzymaniu silnika reduktor nie może przepuszczać gazu.

IV. PRZEWODY GAZOWE

1. Przewody gazowe wysokiego ciśnienia, wykonane być mają z rur stalowych bez szwu.

2. Prowadzić je należyć tak, by były chronione nie tylko przed uszkodzeniami mechanicznymi (jak przetarcie itp.), ale by ewentualne ruchy pojazdu nie mogły wpłynąć ujemnie na same przewody, czy ich umocowanie.

3. Umocnienie rur do pojazdu mechanicznego wykonywać należy za pomocą wystarczająco silnych uchwytów, tak by drgania własne przewodów były wykluczone, zaś dostęp do rur dla celów kontroli był łatwy.

4. Ustala się maksymalny rozstaw uchwytów na 700 mm.

5. Prowadzenie przewodów gazowych przez kabinę kierowcy jest niedopuszczalne.

6. Złącza instalacji po stronie wysokiego ciśnienia mogą być wykonywane sposobem twardego lutowania względnie zaśrubowywania („Ermeto“).

1. Spawanie przewodów gazowych wysokiego ciśnienia jest niedopuszczalne.

8. Szczelność połączeń przewodów jak i całej instalacji, badać należy jedynie przy pomocy wody mydlanej. Oświecanie instalacji otwartym płomieniem jest surowo wzbronione.

V. INSTALACJA ELEKTRYCZNA POJAZDU

Instalacja i urządzenia elektryczne pojazdu winny być w dobrym stanie, bez żadnych uszkodzeń.

C. URZĄDZENIA POMIAROWO-KONTROLNE

Pomiar ciśnień reduktora przeprowadzać należy przy pomocy dwu przyrządów: „U“ — rurki i manometru sprężynowego. „U“ rurka służy do określania podciśnienia po stopniu drugim i to zarówno przy niskich, jak i przy wysokich obrotach silnika. Manometr zaś mierzy ciśnienie w reduktorze po stopniu pierwszym.

Dokładne ustalenie granic wysokości ciśnień jednego jak i drugiego pomiaru zależne jest zasadniczo od typu badanego reduktora. Orientacyjnie jednak można przyjąć, iż podciśnienie po stopniu drugim winno wynosić przy niskich obrotach silnika średnio od 5 do 15 mm słupa wody, zaś przy obrotach wysokich może wzrosnąć do 30 mm słupa wody.

Ciśnienie mierzone natomiast po stopniu pierwszym reduktora — przy unieruchomionym silniku, mieści się w granicach od 2 do 5 atmosfer.

Znaczne podciśnienia występujące przy niskich obrotach silnika — dowodzą złej regulacji reduktora; przy obrotach zaś wysokich — świadczą o dodatkowych oporach, np. o zanieczyszczeniu prowadnic zaworów reduktora.

Zbyt małe natomiast podciśnienia przy niskich obrotach — nie jest wskazane, gdyż im niższe są te wartości, tym mniejsza jest pewność szczelnego zamknięcia reduktora, z chwilą zatrzymania silnika.

UWAGA: Szczelność zamykania badać należy na głównym otworze odprowadzającym gaz z reduktora do komory mieszania gaźnika, przy równoczesnym pełnym otwarciu zaworu zamykającego. Po zdjęciu przewodu gumowego należy powlec otwór reduktora warstwą wody mydlanej. Gdy bańka szybko pęka, zawór jest nieszczelny i wymaga regulacji. Badanie tego rodzaju należy powtórzyć kilkakrotnie.

Zbyt wysokie ciśnienia po stopniu I-szym dowodzi, że zawór I-go stopnia jest nieszczelny. Gdy natomiast ciśnienia te są zbyt niskie, przyczyna leży w słabo napiętej sprężynie, co zmusza do ponownej regulacji urządzenia.

Zdarzają się uszkodzenia membrany stopnia I-go, które można łatwo zauważyć wskutek gwałtownego przepuszczenia gazu na zewnątrz. Natomiast ten sam defekt w stopniu II-gim powoduje trudności przy uruchomieniu silnika i zły jego bieg na wolnych obrotach.

D. PRZEPUSTY BEZPIECZEŃSTWA

1. Po dłuższym postoju pojazdu przestawionego na gaz sprężony w pomieszczeniu zamkniętym, należy — przed włączeniem instalacji elektrycznej dla uruchomienia silnika — pomieszczenie to gruntownie przewietrzyć.

2. Wszelkie manipulacje ogniem otwartym zarówno w kabinie pojazdu jak i w garażach są niedopuszczalne.

3. Pomieszczenia stałego postoju pojazdu ogrzewane być mogą jedynie parą wodną, lub gorącą wodą. Używanie pieców z otwartym paleniskiem jest wzbronione.

4. Wspomniane pomieszczenia zaopatrzyć należy w dobrą wentylację — tak obliczoną, by zapewniała pięciokrotną wymianę powietrza w ciągu godziny, przy

zastosowaniu górnych i dolnych otworów wentylacyjnych.

5. Zarówno lampy ręczne (używane przez obsługę), jak i lampy oświetlające wspomniane pomieszczenie, muszą być elektryczne — w obudowie gałoszczelnej, a wykonanie ich winno odpowiadać przepisom PNE.

6. W okresie zimowym ewentualne odmrażanie urządzeń samochodowych przeprowadzać należy przez stosowanie wilgotnych gorących okładów, nigdy zaś przy pomocy ognia.

7. Pojazdy oraz miejsca ich stałego postoju wyposażone być muszą w gasnicę śniegową; znajomość obsługi gaśnic należy do obowiązku zatrudnionego personelu.

8. W kabinie kierowcy (szoferce) umieścić należy w miejscu widocznym napis następującej treści:

„Po odstawieniu wozu na postój, zamknij zawór zamykający dopływ gazu i — nie gasząc silnika — zaczekać, aż gaz z przewodów sam się wypali“.

9. Pojazdy wyposażone w urządzenia do napędu gazem sprężonym winny być poddawane okresowej kontroli w odstępach jednomiesięcznych.

10. Wszelkie zmiany w instalacji gazu sprężonego mogą być dokonywane tylko przez warsztaty do tego uprawnione.

11. Wspólne garażowanie samochodów na gaz sprężony wraz z samochodami gazo-generatorowymi jest niedopuszczalne.

12. Ładowanie butli (tankowanie wozu) może być dokonane dopiero po uziemieniu metalowej konstrukcji pojazdu. Celem tej czynności jest uwalnianie ładunków elektryczności statycznej jakie mogą być nagromadzone w znacznej ilości, zwłaszcza po dłuższej jeździe po drodze asfaltowej, a które mogą być w pewnych warunkach przyczyną pożaru pojazdu.

Do właściwej eksploatacji, przeróbki samochodów, przeszkolenia kierowników transportu oraz obsługi zostały upoważnione Zakłady Sprzętu Transportowego

Każdy kierowca przeszkolony otrzymuje zaświadczenie, że wykazał dostateczną znajomość instalacji do napędu samochodów na gaz wysokosprężony i obchodzenia się z nią, jak również, że zapoznał się z przepisami bezpieczeństwa pracy przy napędzie samochodów gazem wysokosprężonym.

Samochody na gaz wysokosprężny przerabiają Zakłady Sprzętu Transportowego stosując 3 do 4 butli o pojemności 240 ltr, co wystarcza w eksploatacji na około 120 km przebiegu.

Inż. J. Radzikowski

PIĘKNY WYCZYN KIEROWCÓW POZNAŃSKICH

Kierowcy PKS-u poznańskiego ob. ob. Fr. Świątek i M. Śmiały do dnia 5 grudnia 1950 roku przejechali na prowadzonym przez siebie na zmianę autobusie marki „Chausson“ 100.000 kilometrów bez wykonania w nim jakichkolwiek średnich napraw, jak i bez zmiany ogumienia.

Wyjątkowa dbałość o stan autobusu, prawidłowa i terminowa jego obsługa, a przede wszystkim przestrzeganie dopuszczalnego obciążenia i właściwej szybkości, były — oprócz społecznego nastawienia obu kierowców — czynnikami, które przyczyniły się do wykonania tak długiego przebiegu.

Obywatele Fr. Świątek i M. Śmiały, po sprawdzeniu możliwości swojego autobusu, podjęli się przejechać na nim dodatkowo 10.000 km, co wykonali do dnia 13 stycznia br., podnosząc w dniu tym po raz trzeci zobowiązanie o dalsze 20.000 kilometrów.

Przykład ich stał się bodźcem do zaciągnięcia zobowiązań przez kolegów kierowców poznańskiego okręgu PKS-u.

ADAM WOJTYGA

OSZCZĘDNE UŻYWANIE OGUMIENIA⁽¹⁾

Każdy użytkownik samochodu chciałby jak najdłużej jeździć na swych oponach, tym bardziej, że koszt kompletu ogumienia samochodowego stanowi poważną pozycję w ogólnych kosztach eksploatacji samochodu. Dla przykładu tylko podamy, że koszt kompletnego ogumienia dla samochodu ciężarowego 3,5 ton „Star 20” wynosi 10.035 zł 90 gr (opona — 1.307 zł, dętka 126 zł 70 gr, czyli komplet 1.433 zł 70 gr $\times 7 = 10.035$ zł 90 gr).

W gospodarce socjalistycznej niema miejsca na marnotrawstwo — przeciwnie nakazana jest jak najdalej posunięta oszczędność. Tymbardziej jest ona wskazana, jeśli chodzi o ogumienie samochodowe, że nie posiadamy surowca, z którego się robi opony, a wytwórczość naszego przemysłu gumowego jeszcze nie wystarcza na zaspokojenie wszystkich naszych potrzeb na tym polu, wobec czego zmuszeni jesteśmy do sprowadzania surowca i gotowych fabrykatów z zagranicy. A import to dewiza, na zdobycie których musi się poświęcić dużo produkcyjnej pracy ludzkiej, której wartość mogłaby z pożytkiem być użyta na inne, pilniejsze cele w kraju.

Wszyscy wiemy, że opona jest przeznaczona do przebiecia pewnej określonej ilości kilometrów w normalnej eksploatacji, nim się zużyje. Okres ten, który nazwijmy życiem opony, może być dłuższy lub krótszy, — w zależności od dobrej woli, uspołecznienia i wiedzy fachowej tych, którzy się oponami posługują tj. kierowców samochodowych.

Cóż z tego, że każdy chciałby jak najdłużej jeździć na swoich oponach, jeśli nie zrobi nic, aby to osiągnąć. Pójźmy jeszcze dalej — coś z pięknych haseł oszczędnościowych, jeżeli kierowca, dzięki swej nieumiejętności jeździ, nie tylko nie osiąga normy przebiegu przewidzianej dla danej opony, ale skracając jej przebieg o tysiące kilometrów, zużywając ją przedwcześnie.

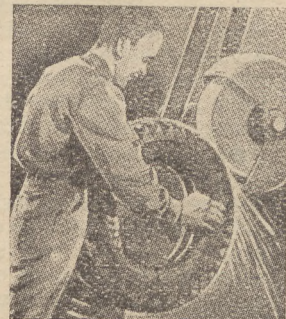
W naszych normach zostały ustalone zbyt korzystnie przebiegi kilometrowe dla opon. Było to spowodowane myślą o zachęcaniu kierowców do przestrzegania norm i łatwego ich przekroczenia, a tym samym do wyrobienia sobie premii, łatwiejszego współzawodnictwa itd.

Dziś, kiedy mamy już duże osiągnięcia w przekraczaniu norm, nadszedł czas, aby pomyśleć o zastosowaniu — wzorem transportowców radzieckich — norm średnio - progresywnych. Normy w gospodarce socjalistycznej są normami średnio-progresywnymi, które są wyższe od dotychczasowych przeciętnych — ale niższe od rekordowych. Jedynie normy średnio-progresywne gwarantują ciągły postęp ekonomiczny i realizację prawa nieustawowego — zmniejszania się kosztów własnych. Tylko takie normy stanowią siłę mobilizującą.

Wiemy z doświadczenia, że w naszej gospodarce samochodowej będzie jeszcze można osiągnąć olbrzymie oszczędności na ogumieniu. Bez żadnej przesady można stwierdzić, że przy umiejętnej jeździe, dobrej konserwacji opon i w normalnych warunkach eksploatacyjnych, można z powodzeniem osiągnąć 100% ponad normę.

Innymi słowami, kierowca, który otrzymał nowy komplet ogumienia, na którym zgodnie z normami ma przejechać np.: 35.000 kilometrów, może na nim osiągnąć nawet 70.000 km, jeśli odpowiednio podejdzie do tej sprawy. I wiemy również z tego samego doświadczenia, że inny kierowca, który nie dba o oszczędność i racjonalne użycie swego ogumienia — na oponach tego samego typu nie osiąga nawet połowy normy. Ileż to razy na ulicach naszych miast przeraźliwy zgrzyt brutalnie użytych hamulców samochodu pędzącego z nadmierną szybkością dowodzi, że tak używane opony nigdy swej normy nie osiągną.

W jednym z zagranicznych podręczników na temat oszczędności ogumienia, widzimy dwie — obok siebie — ilustracje: na jednej samochód gwałtownie zahamowany przed skrzyżowaniem ulic z dwoma śladami pasów, które zostały na betonie ulicy bieżniki opon gwałtownie zahamowanych kół, na drugiej — kierowca przyciska opone bieżnikiem do przedko obracającego się kamienia szlifierskiego. No, pomyśli ktoś — przesada. Nie przesada, bo skutek jest ten sam, czy będziemy trzeć opone o bruk na zablokowanych hamulcach, kiedy wóz posuwa się jeszcze naprzód siłą rozpędu (bezwładu), czy też przytkniemy bieżnik opony do obracającego się kamienia szlifierskiego.



Rys. 1. Gwałtowne zahamowanie samochodu daje skutki dla opony bardzo podobne, jak przystawienie bieżnika opony do kamienia szlifierskiego.

Ażeby właśnie obalić te wszystkie lekceważące „przesady” — i przekonać niedostatecznie uświadomionych o różnych przyczynach, jakie mają wpływ na to — czy opona będzie żyła krócej, czy dłużej, a więc czy kierowcy osiągną normy przebiegu, czy ich nie osiągną, względnie przekroczą — postaramy się dać kilka przekonujących przykładów, opartych na wiedzy i doświadczeniu.

Jakie zadania ma ogumienie do spełnienia w samochodzie:

- 1) niesienie ciężaru;
- 2) zabezpieczenie samochodu przed wstrząsami spowodowanymi nierównością drogi; zapewnienie elastyczności i płynności jazdy;
- 3) przenoszenie siły napędu i hamowania;
- 4) jest głównym czynnikiem mechanizmu kierowania.

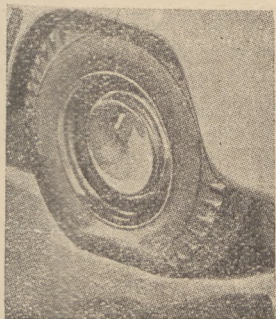
Opony, aby spełniły zadania tu wymienione, muszą być utrzymywane w pierwszorzędym stanie, w ciągu całego okresu eksploatacji. Niezbędne dla ich życia zabiegi konserwacyjne powinny być przeprowadzane regularnie i bardzo dokładnie.

1. PRZEPISOWE CIŚNIENIE OPON

Najczęściej spotykanym niedopatrzaniem w utrzymaniu opon w należyłym stanie jest nieprawidłowe ciśnienie. Prawidłowe ciśnienie jest ustalone przez wytwórnę opon, z obliczeniem jej wytrzymałości na pewne ustalone obciążenie maksymalne. Mniejsze ciśnienie daje gorsze skutki, niż większe — od ciśnienia przepisowego. Niezależnie od gorszych, czy mniej gorszych skutków, bezwzględnie nie powinniśmy dopuścić do mniejszego, bądź większego ciśnienia, utrzymując jedynie ciśnienie przepisowe.

Przepisowe ciśnienie i obciążenie, w ciągu całego czasu eksploatacji opony, ma decydujące znaczenie dla jej wartości użytkowej, wyrażonej w przebiegu kilometrowym. Dlatego obciążenie, wyrażone w kilogramach i ciśnienie wyrażone w kilogramach na cm², lub w funtach na cal², a ustalone przez wytwórnę opon — musi być ściśle przestrzegane. Powietrze wewnątrz opon, a nie same opony, niosą ciężar samochodu, dla-

tego są one tak skonstruowane, aby zawierały niezbędną ilość powietrza. Jeśli w oponie niema dostatecznego ciśnienia powietrza, to jej powłoka gumowa będzie narażona na nacisk, powodujący nadmierne jej zużycie.



Rys. 2. Ciśnienie w oponie mniejsze od przepisowego (z lewej) — powoduje nadmierne szybkie starcie boków bieżnika (z prawej).

Przy częstym powtarzaniu się braku należytej ilości powietrza w oponie, co z kolei spowoduje, że będzie ona miękkimi bokami stykać się z nawierzchnią jezdni, może nastąpić złamanie ścianek bocznych opony i pęknięcie względnie oderwanie się osnowy od gumy.

Mniejsze ciśnienie od normalnego skraca w znacznym stopniu życie opony, a tym samym ilość kilometrów, przewidzianego dla opony normalnego przebiegu. Zilustruje nam to poniższe zestawienie.

Powiedzmy, że wytwórnia określiła normę przebiegu danego typu opony na 48.300 km (30.000 mil) w normalnych warunkach eksploatacyjnych.

A zatem przy:

- | | |
|---|-----|
| a) przepisowym ciśnieniu opona przebiegnie 48.300 km i straty w kilometrażu wynoszą | 0 |
| b) przy zmniejszonym ciśnieniu o 10% opona przebiegnie 45.905 km i straty w kilometrażu wynoszą | 5% |
| c) przy zmniejszonym ciśnieniu o 20% opona przebiegnie 40.905 km i straty w kilometrażu wynoszą | 16% |
| d) przy zmniejszonym ciśnieniu o 30% opona przebiegnie 32.161 km i straty w kilometrażu wynoszą | 33% |
| e) przy zmniejszonym ciśnieniu o 40% opona przebiegnie 20.750 km i straty w kilometrażu wynoszą | 57% |
| f) przy zmniejszonym ciśnieniu o 50% opona przebiegnie 10.626 km i straty w kilometrażu wynoszą | 78% |

Porównując tabelę widzimy, jakie katastrofalne skutki dla normalnego życia opony powodują takie błahе napozór rzeczy jak niedopompowanie opony do przepisowego ciśnienia.

2. SKUTKI ZBYT MAŁEGO CIŚNIENIA

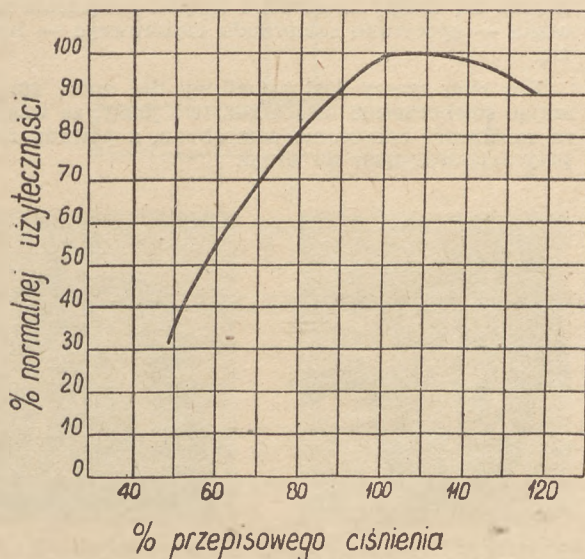
Opona jest zbyt ugięta z powodu braku odpowiedniej ilości powietrza, temperatura opon zwiększa się wydatnie, co powoduje niekorzystne osłabienie opony. Następuje nadmierne tarcie między warstwami płótna, co powoduje przegrzewanie się opony i pękanie wkładek płóciennych osnowy po bokach, względnie strzępienie się ich od wewnątrz.

Opona styka się z nawierzchnią jezdni większą powierzchnią niż to jest potrzebne, wskutek czego wzrastają opory toczenia. Dzięki temu zwiększa się również możliwość przebiccia opony przez gwoździe, szkło, ostre przedmioty itp. Zachodzi również obawa wyrwania opony z obręczy, specjalnie przy szybkiej jeździe na zakręcie drogi.

Rys 4 pokazuje, jak boki opony — przy małym ciśnieniu — są poddane nadmiernemu zużyciu, kiedy część środkowa bieżnika — w ostatecznym przypadku — może nawet nie stykać się z nawierzchnią drogi.

Rezultat ciśnienia mniejszego od normalnego, w odniesieniu do przebiegu kilometrowego opony, podaje nam rys. 5. Z wykresu widzimy, że 80% normalnego ciśnienia powoduje stratę 15% w przebiegu kilometrowym opony, a 65% normalnego ciśnienia zmniejsza kilometrów opony o około 40%.

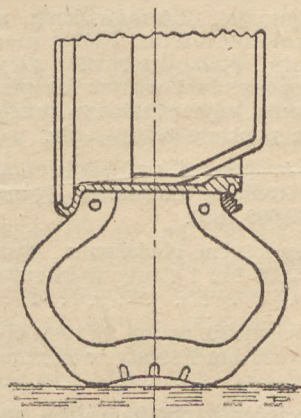
Zmniejszone ciśnienie powoduje nie tylko przedwczesne zużycie opony, ale i szereg innych szkód. Opór toczenia wzrasta, powodując większą absorbcję siły, a tym samym wzrost zużycia materiałów pędnych.



Rys. 5 wskazuje jaki ma wpływ przepisowe ciśnienie na długość użycia opony. Przepisowe ciśnienie określamy liczbą 100%. Jak widzimy z wykresu wszelkie odchylenia poniżej i powyżej 100%, tj. niedostateczne ciśnienie lub nadciśnienie—skraca długość życia opony.



Rys. 3. Zbyt szybka jazda na zakręcie (z lewej) — deformuje opony, które pracują wówczas bokami — nie przystosowanymi do pracy (z prawej).



Rys. 4 obrazuje jak boki niedostatecznie napompowanej opony są narażone na nadmierne zużycie.

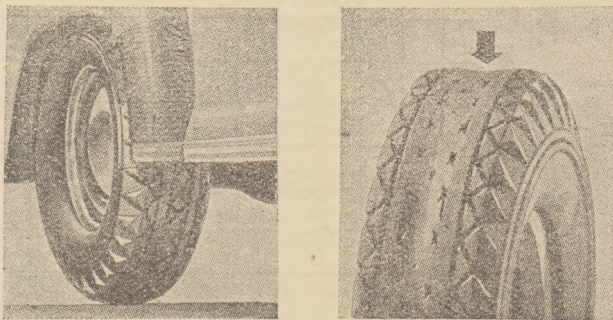
Przez zmniejszenie średnicy opon kół napędowych, koła te wykonują większą ilość obrotów do przebycia tej samej drogi, co powoduje i większe zużycie paliwa i błędne wskazania licznika, co do ilości przebytych kilometrów. Kierowanie samochodem staje się utrudnione; samochód zarzuca z powodu nierównej średnicy kół tylnych i nie jednakowego oporu, nie trzyma się drogi, szczególnie przy przyspieszaniu i hamowaniu; sciąga na jedną stronę, jeśli jedno koło z kół przednich ma za małe ciśnienie itp.

3. SKUTKI NADMIERNEGO CIŚNIENIA

Nadmierne ciśnienie powoduje zwiększenie naprężenia warstw płciennych osnowy i nadmierne rozciąganie gumy, co zmniejsza czynnik bezpieczeństwa. W konsekwencji zdolność opony do pochłaniania wstrząsów jest zredukowana. Kownieź i zdolności przeciwsłuzgowe opony są zmniejszone, bo powierzchnia styku bieżnika jest mniejsza, dzięki czemu tylko część nacięć desenia przeciwsłuzgowego bieżnika pracuje. Sam bieżnik ma wskutek tego zwiększone natężenie, bo pracuje tylko środkową — szczytową częścią powierzchni, co powoduje jej nadmierne i szybkie zużycie.

Guma pod silnym naprężeniem przecina się łatwiej i małe nacięcia mogą się łatwo przerodzić w poważne uszkodzenia. W dodatku powstaje możliwość znacznego powiększenia się szczelin w deseniu bieżnika. Kierownica nie daje normalnego oporu, samochód nie trzyma się drogi, niesie źle i trzęsie. Połączenia nadwozia — specjalnie samochodu ciężarowego — luzują się.

Ten stan rzeczy jest szkodliwy dla opon, zmniejszając równocześnie bezpieczeństwo jazdy, ze względu na możliwość zarzucania samochodu, z powodu małej przyczepności opon do drogi.



Rys. 6. Nadmierne ciśnienie w oponie (z lewej) — powoduje nadmierne ścieranie środkowej części bieżnika (z prawej).

4. SKUTKI PRZECIĄŻANIA OPON

Każda opona, jak już mówiliśmy, ma ustaloną fabrycznie normę obciążenia, której nie wolno przekraczać, pod karą przedwczesnego zużycia, względnie zniszczenia opony. Jaki wpływ ma przeciążenie opony na zmniejszenie jej normalnego przebiegu kilometrowego podaje poniższe zestawienie.

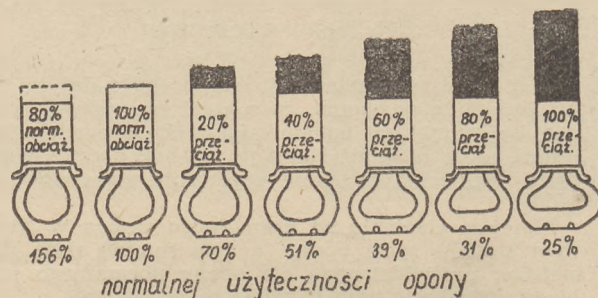
W podanym poniżej przykładzie przyjmujemy, iż wytwórnia określiła normalny przebieg opony na 48.300 km (30.000 mil).

- | | |
|---|-----|
| a) przy przepisowym obciążeniu opona przebiegnie 48.300 km i straty w kilometrażu wynoszą | 0 |
| b) przy przeciążeniu opony o 10% opona przebiegnie 39.566 km i straty w kilometrażu wynoszą | 18% |
| c) przy przeciążeniu opony o 20% opona przebiegnie 33.800 km i straty w kilometrażu wynoszą | 30% |

- | | |
|---|-----|
| d) przy przeciążeniu opony o 30% opona przebiegnie 28.044 km i straty w kilometrażu wynoszą | 42% |
| e) przy przeciążeniu opony o 40% opona przebiegnie 23.144 km i straty w kilometrażu wynoszą | 52% |
| f) przy przeciążeniu opony o 50% opona przebiegnie 19.300 km i straty w kilometrażu wynoszą | 60% |

Złe rozłożony ciężar na samochodzie może spowodować przeciążenie jednej lub więcej opon, nawet jeśli ciężar ogólny ładunku mieści się w ustalonych normach. Z tych względów należy zwrócić uwagę, aby ładunek był rozmieszczony równomiernie na platformie samochodu ciężarowego w stosunku do przedniej i tylnej osi oraz obydwu boków.

Wpływ obciążenia na przebieg kilometrowy opony przedstawia nam rys 7. Widzimy z niego np., że obciążenie opony o 20% ponad normę zmniejszy jej przebieg kilometrowy o 30%.



Rys. 7. Ten szereg rysunków opon (w szkicu) wykazuje, jaki wpływ ma obciążenie opony na jej sprawność użytkową. Normalne obciążenie określamy liczbą 100%. Nadmierne obciążenie opony deformuje ją i skraca jej przebieg kilometrowy w takim stosunku, w jakim jest obciążona. Im większe obciążenie opony ponad normę, tym krótszy jej żywot.

Nadmierne ciśnienie, wykraczające poza normę, nie powinno nigdy być stosowane, jako przeciwdziałanie nadmiernego obciążenia opon np. przeładowania samochodu ponad ustaloną ładowność. Jeśli chwilowe przeciążenie opon musi być zastosowane, to ten ujemny fakt można jedynie równoważyć zmniejszeniem szybkości samochodu, a nie podwyższaniem ciśnienia w oponach.

5. WPŁYW STANU TECHNICZNEGO NA ZUŻYCIE OPON

Stan techniczny samochodu ma poważny wpływ na życie opon a więc i na ich przebieg kilometrowy. Do złego stanu technicznego zaliczyć należy:

- a) nieprawidłową zbieżność kół przednich; b) zdeformowane ramiona i drążki mechanizmu kierowniczego; c) skrzywienie osi przedniej; e) niewyregulowane sprzęgło (szarpie); e) pogięte krawędzie obręczy kół; f) zwichrowane koło; g) pęknięty resor; h) zacinające się hamulce; i) zgięta rama; j) skrzywiony tylny most.

Oczywiście, że w nowych samochodach nie powinno być tych usterek, ale z czasem będą one powstawać, jeśli nie będzie odpowiedniej opieki technicznej nad samochodem. Wówczas będzie wzrastać nadmierne zużycie opon z przyczyny złego stanu technicznego samochodu.

W dobrej gospodarce samochodowej, o regularnej i ścisłej kontroli technicznej, tego rodzaju przyczyny powodujące nadmierne i przedwczesne zużycie opon, nie powinny mieć miejsca.

6. KOŁA I OBRĘCZE

Koła i obręcze powinny być zawsze utrzymane w nienagannym stanie, jeśli nie chcemy mieć kłopotów z ogumieniem. Obręcz jest trwałym oparciem i łożyskiem dla opony, dlatego nie może ona być uszkodzona, czy wykrzywiona, bo niespełni swego zadania, albo spełni je źle — z ujemnym skutkiem dla opon.

Dlatego uszkodzone obręcze powinny być bezwzględnie wymienione. Opona powinna być umieszczona na właściwej obręczy, tj. całkowicie odpowiadającej jej

pod względem wymiarów. Obręcze o mniejszych wymiarach spowodują złe skutki dla ogumienia.

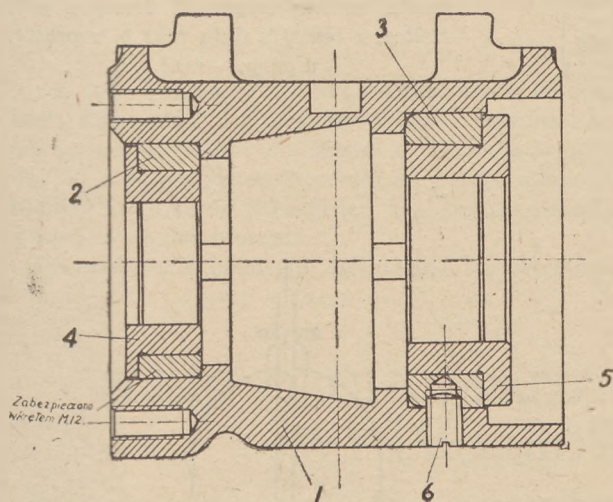
Nie powinno się dopuszczać, aby obręcze rdzewiały, bo mogłoby to spowodować uszkodzenia stopek opony. Obręcze powinny być czyszczone i lekko polakierowane.

Dalszymi czynnikami, ujemnie działającymi na opony, jest nadmierna temperatura bębnow hamulcowych, wynikająca zazwyczaj ze złego ustawienia hamulców oraz nieczystości zebranych między bębnami hamulców i podstawami obręczy. (d. n.).

A. Wojtyga

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

1. Ob. Czesław Wojciechowski — pracownik Warsztatów Samochodowych PKS w Warszawie — zgłosił usprawnienie dotyczące regeneracji łożyskowania zamocowania obrotowego tylnych resorów samochodu ciężarowego marki „GMC”.



Rys. 1. Szkic wskazujący sposób regeneracji zużytych łożysk w tylnych resorach ciężarówki GMC.

Regeneracja polega na zastąpieniu zużytych oryginalnych łożysk rolkowo-stożkowych, tulejami z brązu i ze stali (rys. 1). Tuleje (2 i 3) wykonane ze stali wciśnięte w obudowę (1), do której jest przymocowany resor, w miejsce zużytych łożysk rolkowych. Tuleje (4 i 5), wykonane z brązu, nasadzamy na oś zamocowania resorów.

Całość według wskazań racjonalizatora jest pasowana ręcznie.

Dla uniemożliwienia obrotu należy zakołkować tuleję (3) wkrętem o gwincie M. 12.

Pomysł zastosowano w całej PKS, a ob. Wojciechowski otrzymał nagrodę w sumie 1065 zł.

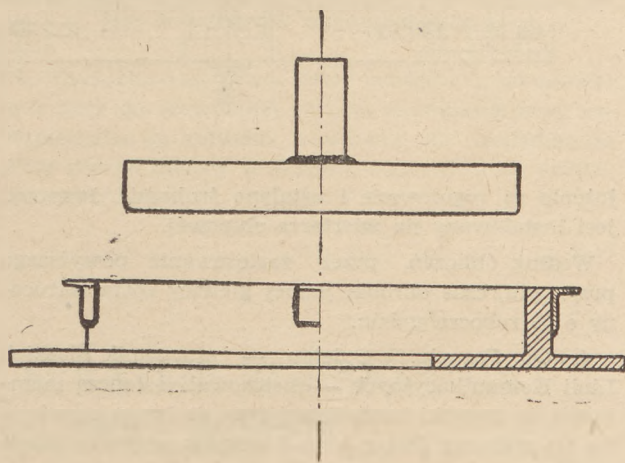
2. Ob. Franciszek Buchowski — ślusarz Warsztatów Samochodowych PKS w Warszawie — skonstruował przyrząd do wytłaczania tłoczków skórzanых do hamulców samochodów marki „Leyland” (rys. 2).

Jak widać z rysunku 2 jest to matryca, o wymiarach odpowiednio dobranych do wytłaczania tłoczków skórzanых.

Pomysł oparty jest o normalną, stosowaną konstrukcję matryc do wytłaczania z materiałów plastycznych.

Komisja Wynalazczości Robotniczej Dyrekcji Naczelnej PKS uznała pomysł za dobry i zaleciła jego rozpowszechnienie.

Ob. Buchowski otrzymał nagrodę 90 zł.



Rys. 2. Szkic przyrządu do wytłaczania tłoczków skórzanых do hamulców „Leylanda”.

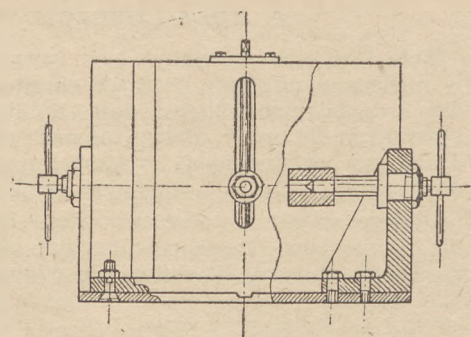
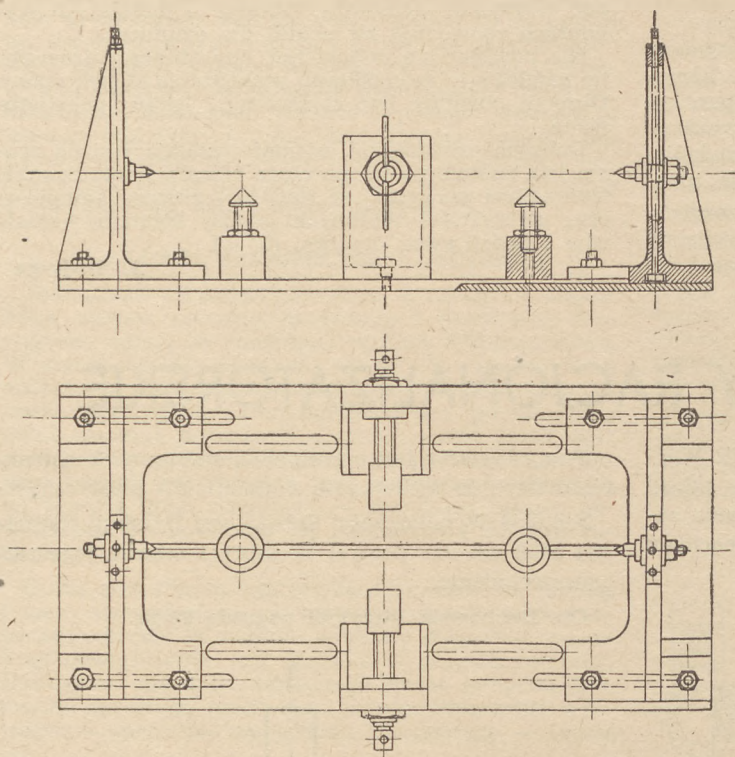
3. Ob. Jerzy Bodera — pracownik Śląskich Linii Komunikacyjnych — opracował przyrząd ułatwiający obróbkę głowic do silników marki „Panhard APH” (rys. 3 — w trzech rzutach: a, b i c).

W okresie lata, na skutek wysokiej temperatury, głowice silników ulegają częstym pęknięciom z powodu przegrzania, co zdarza się częściej szczególnie w terenie górskim.

Ze względu na brak oryginalnych głowic, Śląskie Linie Komunikacyjne wykonały model głowicy, a odlewy robi Państwowa Odlewnia Żeliwa i Zakłady Mechaniczne. Brak odpowiednich przyrządów utrudnia wykonanie obróbki tych głowic.

Przyrząd uwidoczniiony na rysunku 3 wykonany przez ob. Bodere, umożliwia dokładnie wiercenie otworów na śruby dwustronne, mocujące głowicę do bloku cylindrowego, na gniazda zaworowe. W szczególności dzięki możliwości ustawienia głowicy między kłami przyrządu pod różnymi kątami do poziomu — przyrząd ułatwia wiercenie otworów do dysz.

Przyrząd składa się z podstawy oraz umieszczonych na niej odpowiednich ruchomych podpór, których po-



Rys. 3. Szkic przyrządu umożliwiającego dokładne wiercenie otworów na śruby dwustronne mocujące głowicę do bloku cylindrowego. Z lewej u góry rzut a, z lewej u dołu rzut b, z prawej u góry — rzut c.

łożenia są regulowane i ustalane śrubami. Przyrząd jest instalowany na wiertarce słupowej.

Według obliczeń, przez zastosowanie powyższego przyrządu, czas obróbki jednej głowicy został skrócony o 50 roboczo/godzin.

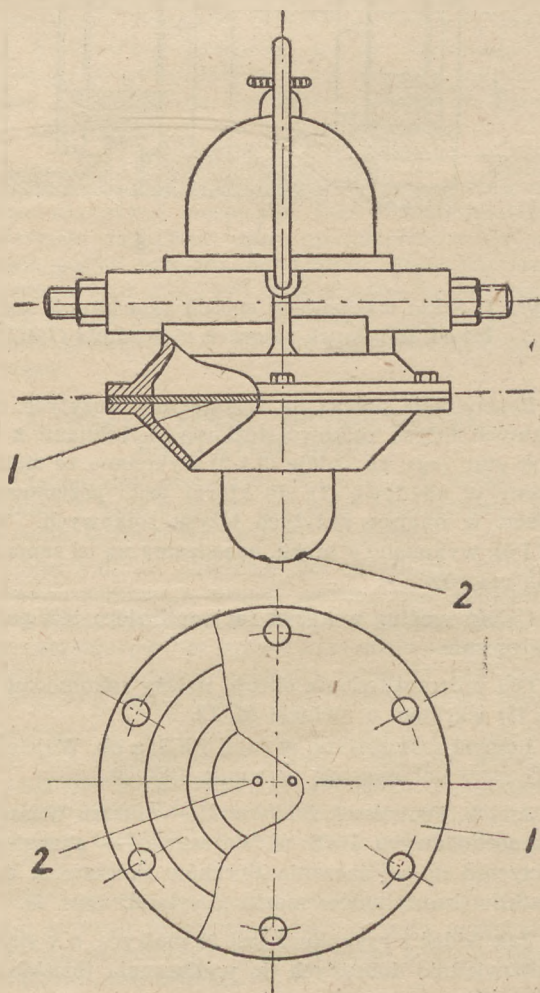
4. Ob. Franciszek Ogieńdo — pracownik Śląskich Linii Komunikacyjnych — zastosował zastępczą membranę do pompki benzynowej (rys. 4). Nowa membrana (1) zrobiona jest z 4 do 6 warstw pęcherza wieprzowego.

Dla zabezpieczenia przed dostaniem się benzyny do miski olejowej, w przypadku uszkodzenia membrany, zostały wywiercone w dolnej części pompki dwa otwory (2), przez które wycieka benzyna, jednocześnie sygnalizując o uszkodzeniu membrany.

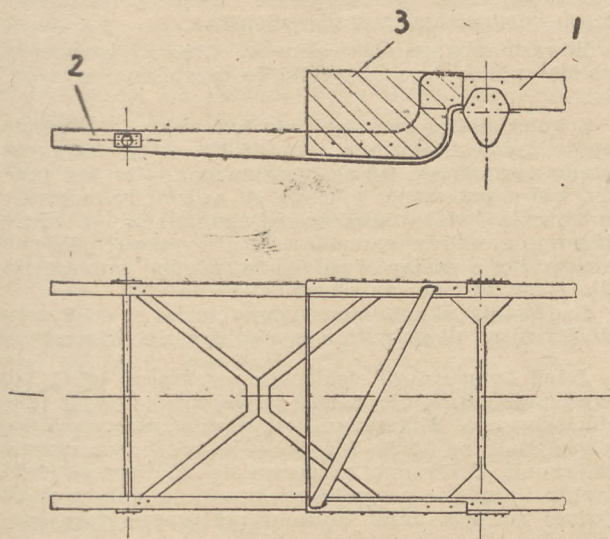
Membrana z pęcherza stosowana jest od dłuższego czasu z wynikiem dodatnim.

5. W autobusach marki „Mavag“, po przebyciu przez nie 25 — 30 tysięcy km, ulegały częstemu łamaniu się ramy pomostu. Racjonalizatorzy Śląskich Linii Komunikacyjnych — ob. ob. Myrcha, Chwaliszewski, Rataj i Salomon — opracowali wzmocnienie ramy pomostu autobusu (rys. 5) przez dospawanie dwóch blach (3), usztywniających połączenie ramy głównej (1) z ramą pomostu (2).

Wzmocnienie opisane wyżej zostało zastosowane do wszystkich autobusów marki „Mavag“ w Śląskich Linjach Komunikacyjnych.



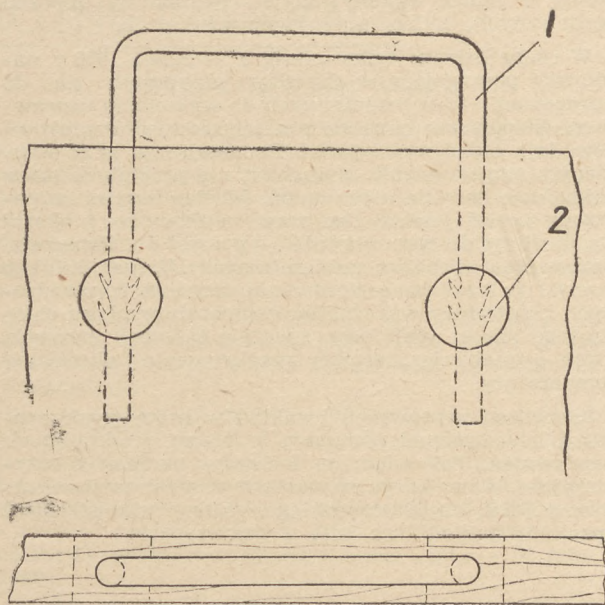
Rys. 4. Szkic pokazujący zastosowanie zastępczej membrany — zrobionej z pęcherza — do pompki benzynowej.



Rys. 5. Szcik pokazujący sposób wzmocnienia ramy pomostu autobusu „Mavag”.

6. Ob. Honorat Trzcionka — pracownik Śląskich Linii Komunikacyjnych — pomysłowo rozwiązał zamocowanie uchwytów do skrzynek akumulatorowych (rys. 6), zbyt słabych w stosunku do ciężaru akumulatorów i ulegających zniszczeniu na skutek działania kwasu akumulatorowego.

Dla uniknięcia częstego wyrywania się uchwytów,



Rys. 6. Szcik pokazujący sposób zamocowania uchwytów do skrzynek akumulatorowych.

Ob. Trzcionka zastosował nowy uchwyt (1), wbudowany z góry do drewnianej skrzyni akumulatorowej, zabezpieczając go korkami z ołowiu (2) zakładanymi przez boczne otwory w skrzyni, odpornymi na działanie elektrolitu.

J. S.

PISMO OKÓLNE PKPG W SPRAWIE ZGŁASZANIA WYNALEZKÓW I USPRAWNIEŃ

W związku ze stale powtarzającymi się wypadkami niewłaściwego zgłaszania wynalazków i usprawnień Departament Techniki P. K. P. G. wyjaśnia:

1. Całokształt spraw związanych z ruchem wynalazczości normuje Dekret z dnia 12 października 1950 r.

2. Uchwała K. E. R. M. z dnia 9.VIII. 1949 r. ustala następujący bieg zgłaszania usprawnień pracowniczych.

a) wynalazek wg usprawnienia zgłaszać należy do komórki wynalazczości tego zakładu, w którym projektodawca pracuje, niezależnie od tego czy usprawnienie może być w danym zakładzie zastosowane czy nie.

b) o ile usprawnienie nie może być zastosowane w zakładzie pracy, w którym pracuje projektodawca, Komisja Usprawnień ma obowiązek przekazania projektu wraz z całą dokumentacją Centr. Zarządowi — celem przesłania zainteresowanej usprawnieniami jednostce.

Art. 4. dekretu z 12.X. 1950 r. ustala obowiązek ze strony zakładu pracy udzielenia swoim pracownikom pomocy i opieki potrzebnej dla dokonania wynalazku, udoskonalenia technicznego lub usprawnienia.

Art. 14 pkt 1 zobowiązuje zakład pracy do dokonania niezbędnych czynności dla uzyskania patentu na wynalazek pracowniczy przyjęty do wykorzystania. Koszty związane z uzyskaniem patentu pokrywa zakład pracy.

4. Zgłaszanie projektów z pominięciem poszczególnych instytucji oceniających usprawnienie, względnie

przesyłanie ich bezpośrednio do P. K. P. G. opóźnia jedynie realizację usprawnień.

5. Procedurę zgłaszania usprawnień przez osoby nie będące pracownikami gosp. uspołecznionej unormuje osobne zarządzenie Przewodniczącego P. K. P. G.

6. Zaleca się Ministerstwu wydania podległym jednostkom polecenia podania treści powyższego pisma do ogólnej wiadomości przez wywieszenie go na widocznych miejscach we wszystkich podległych zakładach pracy.

OŚRODEK METODYCZNY TECHNIKI I RACJONALIZACJI

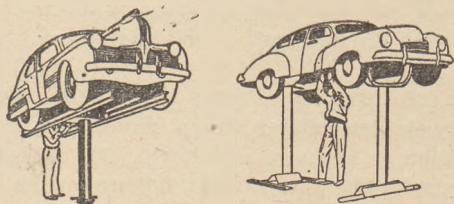
Ośrodek Metodyczny Techniki i Racjonalizacji, zrzeszający 83 kluby racjonalizatorskie ze stołecznych zakładów pracy, został otwarty niedawno przy Warszawskiej Radzie Związków Zawodowych. Otwarcie powyższego Ośrodka ma bardzo duże znaczenie, gdyż ułatwia prace racjonalizatorom przez nawiązanie ścisłego kontaktu z wyższymi uczelniami technicznymi i instytucjami naukowymi, jak Instytut Motoryzacji w Warszawie.

Wybitne siły profesorskie i ich asystenci, współpracujące z ośrodkiem, pełnią stale popołudniowe dyżury, udzielając pomocy racjonalizatorom przy rozwiązywaniu trudniejszych problemów. Pracownie zakładowe w Politechnice Warszawskiej i Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda, jak również działy Instytutu Motoryzacji, zajmują się pomysłami racjonaliza-

torów w sensie wykonywanych rysunków, obliczeń technicznych, badań laboratoryjnych i prób.

W ciągu jednego tylko miesiąca listopada 1950 r. naukowcy pomagający w Ośrodku przyczynili się do opracowania 15-u trudniejszych do wykonania usprawnień. Współpraca przeszło stu pięćdziesięciu naukowców daje efektywne wyniki. Pomagają oni przy powtórnym rozpatrywaniu wniosków, nie przyjętych przez zakładowe komisje usprawnień. Między innymi rozpatrzony został jeszcze raz przez naukowców i okazał się możliwy do zastosowania — pomysł ob. Samuraja, pracownika zakładów mechanicznych „Ursus“, którego pomysł polegał na zastosowaniu, zamiast sprowadzonych z zagranicy wskaźników temperatury płynu chłodzącego silniki spalinowe, znacznie tańszych żarówek, które sygnalizują kierowcy przekroczenie określonej temperatury.

Komisjom usprawnień i zakładów pracy profesoriwie i ich asystenci pomagają w ocenie trudniejszych usprawnień. Tak więc np. fachowcy ze Szkoły Inżynierijnej Wawelberga rozpatrzyli pomysł racjonalizatora z PKS, ob. Szymańskiego, który skonstruował specjalne nakładki na koła w przyczepach.



Poradnik techniczny

J. M. KRAKÓW

1. W JAKICH PRZYPADKACH NALEŻY PRZEPROWADZAĆ FORMOWANIE NOWYCH AKUMULATORÓW?

Odpowiedź (1). Wytwórnia dostarcza akumulator z płytami już uformowanymi, albo w stanie suchym, albo kompletnie zmontowany — z nalany elektrolitem i naładowany. Formowanie przeprowadza się w przypadku nabycia akumulatorów w stanie suchym. Akumulatory napełnione elektrolitem i naładowane nie wymagają formowania i mogą od razu być montowane do eksploatacji.

2. W JAKI SPOSÓB PRZEPROWADZA SIĘ FORMOWANIE AKUMULATORA?

Odpowiedź (2). Pierwsze ładowanie akumulatora, zwane popularnie „formowaniem“, jest decydujące dla wartości akumulatora w dalszej jego eksploatacji i tym samym winno być przeprowadzone z odpowiednią starannością. Zwykle dla każdego typu akumulatora wytwórca opracowuje odrębne, szczegółowe wytyczne — odnośnie sposobu i dokładności formowania.

Jeżeli dla danego akumulatora brak takiej instrukcji należy postępować według podanych poniżej wskazań:

a) *Akumulator ołowiowy* — istnieją dwa sposoby formowania: 1) bez wymiany elektrolitu; 2) z wymianą elektrolitu.

Formowanie bez wymiany elektrolitu ma przebieg następujący. Akumulator napełnia się elektrolitem o gęstości zbliżonej do gęstości dla granicznego wyładowania w danym typie akumulatora. Następnie należy odstawić akumulator na kilka godzin, by elektrolit przeniknął w dostatecznym stopniu masę czynną płyt. Im grubsza jest warstwa czynna, tym dłużej należy

odczekać, jednak przekraczanie 12-tu godzin, jako czasu odstawienia, jest nieracjonalne.

W razie ubytku elektrolitu w okresie odstawienia, należy poziom jego uzupełnić do przepisanej wysokości.

Z kolei można przystąpić do ładowania. Natężenie prądu ładowania winno wynosić 0,6 — 0,7 natężenia prądu normalnego (10-cio godzinnego) — to jest prądu, który pobierany w ciągu 10 godzin, rozładowuje całkowicie świeżo naładowany akumulator. W czasie ładowania należy sprawdzać i utrzymywać stężenie elektrolitu, o wielkości pośredniej między granicznymi dla stanu wyładowania i naładowania.

Ładowanie akumulatora winno trwać 2 do 5 razy dłużej, niż wynikałoby to z jego pojemności nominalnej.

Jeżeli temperatura elektrolitu przekracza 40° C, lub występuje gazowanie, należy zmniejszyć natężenie prądu ładowania. Wskazaniem jest również przerywać dopływ prądu na 0,5 do 1 godz. — w końcowym okresie ładowania. Ładowanie przerywa się, gdy gęstość elektrolitu i napięcie na zaciskach pozostają stałe w ciągu jednej godziny. Jeżeli sformowany w powyższy sposób akumulator nie zostaje od razu użyty, należy wyładować go prądem normalnym (przez odpowiedni opornik), a następnie natychmiast ponownie naładować prądem normalnym.

Formowanie z wymianą elektrolitu przeprowadza się podobnie. Różnica polega na użyciu elektrolitu o niskiej gęstości (5 — 10 Be). Ponadto natężenie prądu ładowania winno być nieco mniejsze, lub równe połowie prądu normalnego. Czas ładowania wynosi zwykle około 100 godzin. Dopływ prądu przerywa się, gdy napięcie (mierzone pod prądem ładowania) wynosi około 2,6 V dla poszczególnych ogniw. Jeżeli nie uzyskuje się powyższego napięcia, należy przerwać ładowanie na kilka godzin i ładować dalej, aż do uzyskania wskazanego napięcia.

Po naładowaniu, należy akumulator opróżnić z elektrolitu (lekko wstrząsając dla przepłukania) i natychmiast ponownie napełnić elektrolitem właściwym, o przepisanej gęstości, z uwzględnieniem poprawki na temperaturę.

Formowanie akumulatorów z wymianą elektrolitu należy przeprowadzać tylko w przypadku wyraźnych wytycznych wytwórcy, gdyż sposób ten sprzyja zasilaniu elektrody ujemnej, na skutek jej obnażenia.

b) *Akumulator ługowy* — jest znacznie mniej wrażliwy na niedokładności pierwszego ładowania. Po nalaniu elektrolitu, ładowanie można rozpocząć dopiero po upływie 2—3 godzin.

Pierwsze ładowanie przeprowadza się prądem normalnym w czasie dwukrotnie dłuższym, niż wynikałoby to z pojemności akumulatora. Przy pierwszym ładowaniu akumulator nie osiąga pełnej pojemności. W pierwszym okresie pracy nowego akumulatora wskazanym jest przedłużać czas ładowania (do 1,5 czasu normalnego). Po naładowaniu, należy rozładować akumulator przez opornik prądem o natężeniu normalnym, następnie natychmiast ponownie naładować, w ciągu czasu podwójnego. Odnosi się to szczególnie do akumulatorów kadmowo-niklowych.

3. JAKI ZWIĄZEK ZACHODZI MIĘDZY TEMPERATURĄ A GĘSTOŚCIĄ ELEKTROLITU W AKUMULATORACH?

Odpowiedź (3). W praktyce stosuje się przede wszystkim dwa typy elektrolitów. Są to: a) roztwór kwasu siarkowego (w wodzie destylowanej) — dla akumulatorów ołowiowych; b) — roztwór wodny wodorotlenku potasu dla akumulatorów ługowych.

Ujmując ogólnie, ciężar właściwy elektrolitu (gęstość) zmniejsza się ze wzrostem temperatury. Wielkość tej zmiany, w przypadku roztworu kwasu siarkowego, zależy od gęstości elektrolitu. Dla celów praktycznych można przyjąć, że dla granicznej gęstości naładowania, ciężar właściwy elektrolitu zmniejsza się o 0,003 (tzw,

w praktyce 3 punkty) na każde 4° C przy *wzroście* temperatury. Analogicznie przy *spadku* temperatury elektrolitu *zwiększa* się jego gęstość o 0.003 na każde 4° C. Dla elektrolitu o gęstości około 1,150 (co odpowiada gęstości dla wyładowanego akumulatora) zmiana ciężaru właściwego wynosi 0,003 na każde 5° C.

W akumulatorach ługowych, niezależnie od stanu naładowania akumulatora, wielkość zmiany gęstości wodorotlenku potasu, na skutek zmiany temperatury, jest stała. Ciężar właściwy roztworu wodorotlenku potasu zmniejsza się o 0.003 przy *wzroście* temperatury o każde 5° C i odwrotnie, *zwiększa* się w analogiczny sposób przy *spadku* temperatury.

Obliczanie poprawki korygującej wpływ temperatury elektrolitu, co pozwala na prawidłowy dobór gęstości elektrolitu (ustalanej dla temperatury elektrolitu równej 15° C), zazwyczaj nie jest konieczne. Niemniej przy formowaniu akumulatorów nowych, lub dokładnej kontroli wadliwie działających, uwzględnienie wpływu temperatury jest bezwzględnie konieczne.

A. KURPIEL — ZABRZE

CZY GOTOWANIE SIĘ WODY W OBIEGU CHŁODZENIA SILNIKA JEST SZKODLIWE?

W czasie normalnej eksploatacji silnika, temperatura wody chłodzącej wypełniającej blok cylindrowy, waha się zwykle w granicach 80 — 95° C. Z punktu widzenia wydajności silnika jest to najbardziej korzystny zakres temperatur dla chłodzenia wodnego. W szczególnie ciężkich warunkach pracy — np. w czasie długotrwałego posuwania się pojazdu pod górę, w piaszczystym terenie, w czasie szybkiej jazdy na niskiej przekładni itp. — pojawia się zjawisko gotowania się wody w obiegu chłodzenia.

Sam fakt wrzenia wody w bloku silnika nie wywołuje szkodliwych skutków, lecz o ile gotowanie się wody trwa dłużej, coraz większa jej część wyparuje. Ubytek wody w obiegu chłodzenia jest bardzo niepożądany, gdyż powstaje niebezpieczeństwo zatarcia się silnika, a w krańcowym wypadku może nastąpić nawet — całkowite jego zniszczenie.

Napełnianie chłodnicy wodą, celem uzupełnienia niedoboru spowodowanego parowaniem, należy przeprowadzać z zachowaniem należytych ostrożności. Jeżeli silnik jest gorący, a pozostała w obiegu chłodzenia ilość wody stosunkowo mała, dolanie zimnej wody powoduje nagłą zmianę rozkładu temperatur, której skutki mogą być fatalne (pęknięcie głowicy, koszuکی wodnej bloku, itp.). Dlatego też, przed uzupełnieniem ubytku wody, należy silnik zatrzymać, odczekać odpowiedni okres czasu by dostatecznie ostygł (do ok. 40° C) i dopiero wtedy wlać brakującą ilość wody do chłodnicy.

Gotowanie się wody w bloku silnika, występujące w normalnych warunkach eksploatacyjnych, jest zjawiskiem niepożądanym, którego przyczynę należy stwierdzić i usunąć. Wrzenie wody chłodzącej może być spowodowane: 1) zupełnym brakiem smarowania lub zakłóceniami smarowania; 2) niewłaściwą pracą pompki wodnej; 3) nieodpowiednią pracą wentylatora (pas klinowy napędzający — zbyt luźny, lub ślizgający się); 4) wadliwą regulację gaźnika (zbyt bogata, lub zbyt uboga mieszanka); 5) zakłóceniami obiegu wody chłodzącej, na skutek zanieczyszczeń (zamulenie, kamień kotłowy itp.) utrudniających swobodny przepływ; 6) pracą silnika nie na wszystkich cylindrach (jeden lub więcej cylindrów nie „pali”); 7) zbyt dużym opóźnieniem zapłonu; 8) poślizgiem na sprzęgle; 9) tarciem okładzin szereg hamulcowych o bębny, w czasie ruchu pojazdu (zła regulacja).

A. P.

RÓŻNE INFORMACJE

SZKOLENIE KADR W PKS

24 lutego 1951 roku zakończył się w Ośrodku Szkoleniowym w Warszawie czterotygodniowy kurs dla kierowników Oddziałów Transportu Towarowego i Spedycji na szczeblu Ekspozytur. Na kurs ten powołani zostali (w liczbie 38) pracownicy pełniący obecnie obowiązki kierowników oddziałów lub zastępców, a którzy nie mieli dotychczas żadnego przeszkolenia oraz pracownicy kandydujący na te stanowiska.

Program ułożono i korygowano w trakcie kursu w ten sposób, aby podstawowe zagadnienia pracy transportowo-spedycyjnej zostały gruntownie przerobione i naświetlone.

Program objął 180 godzin wykładów, z czego na główne przedmioty przypadło: a) planowanie, organizacja usług przewozowych i spedycji, składownictwo — 40 proc godzin wykładowych; b) rodzaje i obieg dokumentacji transportowo-sped. oraz sprawozdawczość — 15 proc godzin; c) taryfy PKS i PKP — 12.2 proc. godzin; d) sprawy zatrudnienia, norm i płac — 10 proc. godzin.

Na wykładowców powołano specjalistów spośród poszczególnych działów Dyrekcji Naczelnej PKS. Dobór wykładowców ma duże znaczenie, gdyż obok gruntownej znajomości danego przedmiotu posiadają oni znajomość wytycznych działalności w danej gałęzi pracy i mogą udzielić właściwych odpowiedzi i oświecić wiele spraw wątpliwych, poruszanych przez słuchaczy, a z którymi spotykają się w praktyce.

Z uwagi na to, że wśród słuchaczy byli pracownicy wysunięci drogą awansu społecznego i posiadali braki w niektórych dziedzinach — w celu przyśpieszenia im z pomocą zorganizowano zespoły samokształceniowe pod kierunkiem lepiej przygotowanych słuchaczy. Ta forma zespołowej nauki dała dobre rezultaty.

Na podkreślenie zasługuje fakt współpracy pomiędzy kierownictwem kursu i samorządem wybranym przez słuchaczy. Współpraca ta objęła zarówno samą treść programu, jak i sposób prowadzenia wykładów.

Trzeba stwierdzić, że słuchacze wykazali w czasie kursu duże zainteresowanie. Dzięki włożonej pracy zdobyli znaczny zasób wiedzy. Wykazali to końcowy komisyjny egzamin. Zdobyta wiedza i otrzymane wytyczne niewątpliwie ułatwią słuchaczom sprawne pełnienie obowiązków kierowników komórek transportowo-spedycyjnych.

Na czoło wysunęli się — osiągając najlepsze wyniki na kursie — następujący słuchacze: ob. Kowalewski Stanisław z Ekspozytury Towarowej Wrocław, ob. Szurkowski Józef z Ekspozytury Korzów i ob. Bodażewski Bronisław z Ekspozytury Inowrocław.

Wszystkim słuchaczom tego kursu składamy życzenia dalszych owocnych wyników na powierzonych posterunkach pracy. (c)

ŚWIĘTO KOBIEŃ W EKSPOZYTURZE OSOBOWEJ PKS

W dniu 8 marca 1951 r. — w dniu Międzynarodowego Święta Kobiet w Ekspozyturze Osobowej PKS na Woli, odbyła się uroczysta akademicka ku uczczeniu Dnia Kobiet, z jednoczesnym podsumowaniem osiągnięć we współzawodnictwie i rozdaniem nagród pieniężnych z zakładowego funduszu współzawodnictwa oraz nagród rzeczowych i pieniężnych wyróżniającym się we współzawodnictwie pracownikom — z funduszu Związku Zawodowego Transportowców R. P.

Sekretarz Zarządu Głównego Z. Z. T. tow. Siedlecki naświetlił osiągnięcia i zdobycze kobiet w Polsce Ludowej w pierwszym roku Planu 6-letniego i podsumował osiągnięcia pracowników na odcinku uzyskanych przebiegów międzynarodowych, oszczędności paliwa i ogumienia. Kierowcy i pracownicy PKS mogą się poszczycić poważnymi osiągnięciami w zwiększeniu przebiegów międzynarodowych: 26 kierowców, to zna-

czy 13 załóg autobusowych przejechało dzięki wykonaniu zobowiązań długofalowych 1.370.000 km ponad normę, zwiększając przebieg autobusu „Fiat” (norma Min. Komunikacji 110.000 km) do 245.000 km bez naprawy. Zaoszczędzono paliwa i ogumienia w roku 1950 na ogólną sumę 128.000 zł.

Wręczono nagrody pieniężne 57 pracownikom — na ogólną sumę 13.000 zł oraz wręczono 25 nagród rzeczowych, jak: kupony na ubrania, radia, papierosnice itd. (z funduszy Zarządu Głównego ZZT).

Tow. Eugeniusz Iwanowicz — pracownik Stacji Obsługi zespołu „B”, który w roku 1950 wyróżnił się trzykrotnie, zajmując pierwsze miejsce, wezwał wszystkich pracowników do podejmowania współzawodnictwa o socjalistyczną opiekę nad sprzętem, wzorem radzieckiego akademika Kuryłowa.

Wśród podniosłego nastroju zakończono akademię omawiając pomiędzy grupkami pracowników doniosłe znaczenie współzawodnictwa i poważne osiągnięcia pracowników Stacji PKS Osobowa na Woli. (ml)

19 PAŃSTWOWYCH OŚRODKÓW SZKOLENIA MOTOROWEGO

W związku z szeregiem listów i zapytań telefonicznych naszych Czytelników podajemy poniżej wykaz miejscowości, w których pracują już Państwowe Ośrodki Szkolenia Motorowego. 1. Warszawa, 2. Poznań, 3. Leszno, 4. Białystok, 5. Lublin, 6. Katowice, 7. Szczecin, 8. Kielce, 9. Toruń, 10. Bydgoszcz, 11. Wrocław, 12. Legnica, 13. Wałbrzych, 14. Rzeszów, 15. Olsztyn, 16. Gdańsk-Wrzeszcz, 17. Sopot, 18. Łódź, 19. Kraków.

Państwowe Ośrodki Szkolenia Motorowego dla kierowców zawodowych organizuje Centralny Urząd Szkolenia Zawodowego. Ilość kursistów oraz terminy rozpoczęcia nauki w Ośrodkach są określone każdorazowo w Zarządzeniach CUSZ. W roku 1951 CUSZ organizuje trzy terminy szkolenia, każdy po 3 miesiące. Mamy nadzieję, że w r. b. terminy rozpoczęcia kursów będą dostatecznie wcześniej podawane do publicznej wiadomości, aby kandydaci mogli sobie wcześniej ułożyć plan pracy i przygotować się do kursów.

Jednocześnie informujemy, że kandydaci na kursy P.O.S.M. winni złożyć, wraz z formularzem, następujące dokumenty: a) metrykę urodzenia; b) zaświadczenie władz administracyjnych o nienagannej przeszłości; c) zaświadczenie (uwierzytelniony odpis) z ukończenia nie mniej niż 5 klas szkoły powszechnej; d) urzędowe świadectwo lekarskie, stwierdzające stan zdrowia oraz przydatność do zawodu kierowcy samochodowego; e) zobowiązanie na piśmie (podpisane

przez kandydata na kurs oraz jego opiekunów prawnych), mocą którego kandydat zobowiązuje się do: 1) podporządkowania się regulaminowi P.O.S.M.; 2) odbyciu trzymiesięcznej praktyki po ukończeniu kursu w P.O.S.M. w miejscowości wskazanej przez Wojewódzką Radę Narodową.

Należy jeszcze dodać, że przy przyjmowaniu na kurs P.O.S.M. brana jest w pierwszym rzędzie młodzież przedpoborowa. Starsze roczniki brane są pod uwagę jedynie wówczas, gdy pozostają miejsca na kursie nie obsadzone przez kandydatów w wieku przedpoborowym.

ZAKŁADY SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO PRZEJĘŁY OD „MOTOZBYTU” SPRZEDAŻ I WYMIANĘ SAMOCHODÓW NAPRAWIANYCH

Biuro Samochodów Remontowanych „Motozbyt” oraz jego delegatury przy placówkach Zakładów Sprzętu Transportowego przestały funkcjonować — na mocy zarządzenia Ministra Przemysłu Ciężkiego. Wszelkie funkcje Biura Sam. Rem. przejęły Zakł. Sprzętu Transp., które bezpośrednio we własnym zakresie załatwiają obecnie wszelkie sprawy związane z zakupem, sprzedażą oraz wymianą samochodów typowych przed naprawą oraz po naprawie głównej.

Również przestały funkcjonować Samodzielne Sekcje Samochodów Remontowanych, które pracowały przy hurtowniach „Motozbyt”.

Informacja ta wyjaśnia wątpliwości i odpowiedzi na pytania naszych Czytelników, którzy pozbawieni byli wyczerpujących wiadomości w tym względzie przez „Motozbyt”. Zaznaczamy, że Z.S.T. przejęły wszelkie czynności związane ze sprzedażą, wymianą i naprawą główną samochodów typowych. W stosunku do samochodów nietypowych czynności te wykonuje „Spółnota Pracy”.

Jednocześnie informujemy, że dyrekcja Zakładów Sprzętu Transportowego mieści się w Warszawie (Al. Niepodległości 165, tel. 4-28-32).

SAMOCHODY - PIASKARKI — automatycznie rozrzucające piasek na jezdnię — rozpoczęły swą pracę, po raz pierwszy w Polsce, w dniu 20 lutego. Samochody-piaskarki pracowały przeważnie na szosach wyłotowych, w pobliżu Warszawy. Piasek rozsiewany na jezdni oblodzonej nocnym przymrozkiem przyczynia się niewątpliwie do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Piaskarki mają b. proste urządzenie — są to ciężarówki, na których zamontowano z tyłu wozu wirnik wyrzucający strumienie piasku. Próby nowego urządzenia wypadły pozytywnie.



Na zdjęciu z lewej — ob. Maria Orłowska, jedna z pierwszych kierowczyń samochodów ciężarowych — za kierownicą samochodu wywrotki. Na zdjęciu z prawej — kierowczyni z PPB—BOR przy zmianie koła wywrotki pracującej przy budowie osiedla na Muranowie.



SIEĆ ROZDZIELCZA „MOTOZBYTU“

W miastach wojewódzkich, w których nie ma terenowych biur sprzedaży detalicznej utworzono — przy istniejących w tych miastach sklepach „Motozbytu“ — oddzielne Sekcje Sprzedaży, dokonujące, na zlecenie klienta, transakcji detalicznych z zakresu takich artykułów, których — ze względów technicznych — sklep nie może posiadać na składzie.

Istniejąca w roku 1950-ym sieć sklepów detalicznych „Motozbytu“ — w postaci 52 sklepów, będzie rozszerzona w r. b. o nowych dziesięć sklepów, które będą otwarte w miejscowościach o większym natężeniu ruchu motorowego.

NOWĄ STACJĘ OBSŁUGI W GLIWICACH otworzył „Motozbyt“ w styczniu r. b. Stacja jest nowocześnie urządzona, wyposażona we właściwy sprzęt i narzędzia oraz zaopatrzona w pełny zestaw części zapasowych i sprzętu. Stacja obsługi w Gliwicach otwarta przez „Motozbyt“ na terenie województwa katowickiego nastawiona jest w pierwszym rzędzie na przeglądę okresowe i naprawy bieżące ciężarówek polskiej produkcji „Star 20“.

„MOTOZBYT“ ROZBUDOWUJE SIEĆ STACJI OBSŁUG

„Motozbyt“ podaje, że plan rozbudowy stacji obsługi w roku 1950-ym został wykonany, mimo dużych trudności lokalowych i innych. Jednocześnie informują nas, że zasięg wykonanych usług w roku 1950-ym zwiększył się — w porównaniu z rokiem 1949-ym o 50%. Plan usług na rok 1951 przewiduje zwiększenie usług o 15%, w porównaniu z rokiem 1950-ym. Tym niemniej ze strony użytkowników pojazdów samochodowych nadchodzą ciągle narzekania na niedostateczną przepływność stacji obsługi — samochody tracą ciągle jeszcze zbyt wiele cennego czasu na czekanie na zabiegi obsługowe. Trzeba stwierdzić, że rozbudowa stacji obsługi postępuje zbyt wolno w stosunku do narastających potrzeb, w związku z przyspieszeniem tempa pracy samochodów i podwyższenia współczynnika gotowości technicznej.

ZAKAZ UŻYWANIA SYGNAŁÓW W WARSZAWIE. Prezydium Stołecznej Rady Narodowej powzięło w dniu 21 lutego uchwałę o wprowadzeniu zakazu używania sygnałów dźwiękowych przez pojazdy mechaniczne kursujące na obszarze stolicy. Zakaz obejmuje wszystkie pojazdy mech. z wyjątkiem tzw. pojazdów uprzywilejowanych (straż ogniowa, pogotowie ratunkowe, M. O. itp.) oraz tramwajów.

ZE ŚWIATA

PODRĘCZNE DZWIGI PNEUMATYCZNE

Dla ułatwienia pracy robotników przy naprawie zespołów samochodowych oraz opon wielkich rozmiarów, Centralne Biuro Konstrukcji Zjednoczenia „Garo“ ZSRR — opracowało dwa typy podręcznych lekkich dźwigów pneumatycznych. Jeden typ — to dźwig pneumatyczny zamocowany na stałe (rys. 1), drugi typ — to dźwig pneumatyczny — jeżdżący (rys. 2).

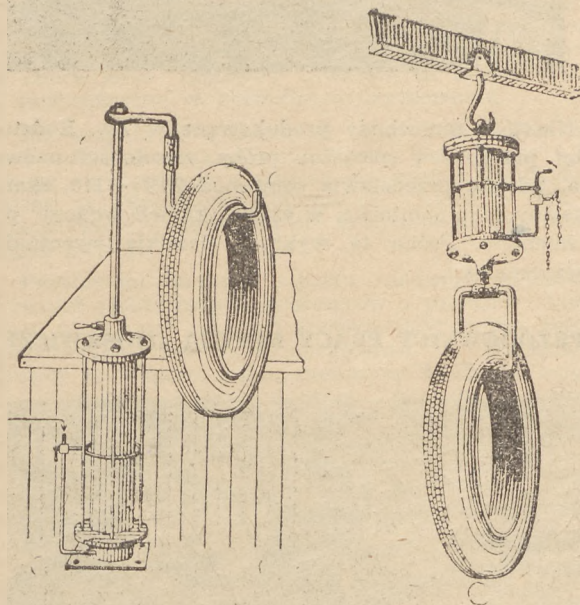
Podstawowa charakterystyka dźwigów:

	stały	jeżdżący
1) Moc podnoszenia:		
a) przy 4 kg/cm ²	200 kg	200 kg
b) przy 6 kg/cm ²	342 kg	342 kg
2) wysokość podniesienia	850 mm	850 mm
3) wymiary w mm:		
a) wysokość	1100	1300
b) długość	390	220
c) szerokość	300	150
4) ciężar w kg	31	26

Dźwig zamocowany na stałe montuje się na specjalnej podstawie, albo na ciężkim stole warsztatowym i może być m. in. używany do podnoszenia ciężkich opon wielkich rozmiarów przy ich przeglądzie i naprawie.

Dźwig jeżdżący można założyć na pojedynczej szynie i używać przy podnoszeniu i przenoszeniu opon i niektórych zespołów samochodowych z jednej części pomieszczenia warsztatowego do innej.

Urządzenie dźwigów jest proste. Składa się ono z pionowego cylindra, zamkniętego od góry i od dołu



Rys. 1 (z lewej) — pneumatyczny podręczny dźwig umocowany na stałe. Rys. 2 (z prawej) — pneumatyczny podręczny dźwig jeżdżący.

Więcej kilometrów, mniej kosztów
— to wynik dobrej obsługi

uszczelnionymi pokrywami, zamocowanymi na śruby. U dołu cylindra wmontowano rurkę metalową, która łączy się z kompresorem powietrznym. Wewnątrz cylindra znajduje się tłok ze skórzanym mankietem i trzpieniem, przechodzącym przez pokrywę górną — w dźwigu umocowanym na stałe, lub pokrywę dolną — w dźwigu jeżdżącym.

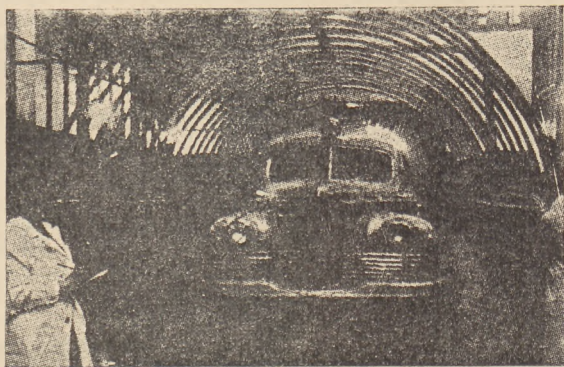
Sprężone powietrze doprowadzone jest za pomocą trójfazowego kraniku, dzięki któremu można z łatwością regulować wysokość, na jaką przedmiot ma być podniesiony.

Do dźwigów tych można stosować różne uchwyty — w zależności od kształtu i rodzaju podnoszonych przedmiotów.

Prototypy dźwigów były próbowane m. in. w zakładach naprawczych opon samochodowych — wykazując niezawodność, doskonałą pracę i łatwą obsługę.

PRÓBA SZCZELNOŚCI NADWOZIA SANITARKI

ZIS - 110



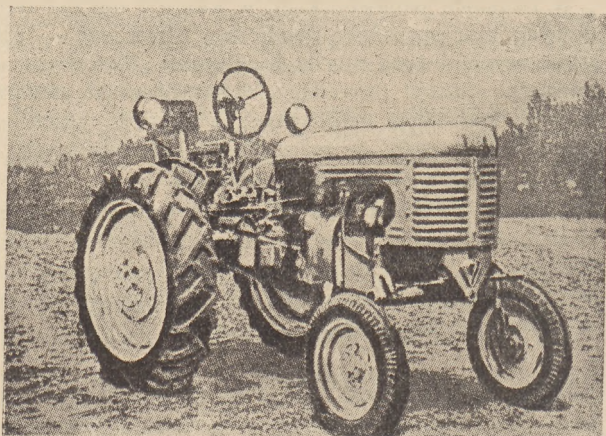
Niektóre samochody produkowane w Zw. Radzieckim przechodzą specjalne próby szczelności nadwozia. Zdjęcie przedstawia samochód ZIS - 110, skarosowany jako sanitarka, w czasie „kąpeli wodnej” pod ciśnieniem. Próba ta wykryje wszelkie ewentualne nieszczelności.

PRZODOWNICY PRACY KUPUJĄ „MOSKWCZE”



Coraz większe ilości małodlitrazowych samochodów osobowych „Moskwicz” zakupują na użytek własny radzieccy przodownicy pracy, racjonalizatorzy, kołchoźnicy, literaci, dziennikarze, artyści itp. Fotografia przedstawia chwilę odbioru „Moskwicza” — po zakupieniu go przez jednego z wybitniejszych przodowników w ruchu stachanowskim.

UNIwersalny TRAKTOREK



Na zdjęciu uniwersalny traktorek ogrodowy HTZ-7 — nowej, ciekawej konstrukcji — przeznaczony do różnych lekkich prac w sadach i ogrodach, przy pracach przygotowawczych pod szkółki drzewne i tp. Traktorek ten oddaje duże usługi zarówno przy pracy na roli, jak również służy jako silnik napędowy do różnych prac pomocniczych w spółdzielniach produkcyjnych.

W silniku traktora HTZ-7 użyto około 50% typowych części, zastosowanych m. in. w silnikach samochodów GAZ-51, „Pobieda” i „Moskwicz”.

PRÓBY UODPOPIRNIANIA DĘTEK NA PRZEBICIA

Od dłuższego czasu trwają próby uodporniania dętek na przebicia, które nie rzadko w sposób złośliwy i niespodziewany uieruchamiają pojazd na pewien okres czasu.

Jeden z inżynierów kanadyjskich próbował zastosować jako antidotum na przebicia... wodę. Przy próbach napełniano dętki w trzech czwartych wodą i w jednej czwartej — powietrzem. Opony stawały się wówczas bardziej elastyczne, lepiej neutralizowały wstrząsy i powolniej ulegały zniszczeniu.

Kłopoty były w okresie zimowym — wola zamarzała. Aby temu zapobiec dodawano do wody środki chemiczne, które przy dłuższym działaniu... szkodziły gumie. Ważną niedogodnością był także znacznie większy ciężar opon wypełnionych wodą oraz trudności z wymianą b. ciężkiego koła. Mimo pewnych osiągnięć, ogólnie uznano efekt pomysłu za niewystarczający.

Znacznie ciekawszy pomysł zastosowano w Czechosłowacji i w Anglii (mniej więcej jednocześnie). Pomysł polega na wynalezieniu gęstego, silnie lepiącego się i ciągnącego się płynu, złożonego w głównej mierze z mieszaniny płynnego kauczuku i gliceryny. Tajemnicą jest domieszka środka chemicznego, który przez czas dłuższy utrzymuje lepiącą się mazę w stanie niezmiennym.

Sposób stosowania mazi kauczukowo - glicerynowej jest prosty: w dętkę wstrzykuje się przez zawór powietrzny około pół litra mazi (do większego ogumienia około litra); po zmontowaniu koła, w czasie jazdy, siła odśrodkowa rozsmarowuje mazę na części dętki przylegającej do wewnętrznej części bieżnika opony. W razie przebicia bieżnika, niewielka tylko część powietrza zdoła się przez otwór przebicia wydostać na zewnątrz — maza natychmiast zalepia otwór i jazdę można kontynuować dalej, bez przerwy.

Sposób ten, który na razie znajduje się w okresie prób, nie daje należytego efektu przy większych przebiegach, a zwłaszcza przy uszkodzeniach boku opony. Tym niemniej wielu kierowców sportowych w Czechosłowacji używa już tego środka w czasie konkurencji sportowych.

Wynalazek dał pewne wyniki, ale tylko częściowe. Próby trwają dalej.

O LUDOWY POJAZD MECHANICZNY

Artykuł dyskusyjny

Przy czytaniu artykułu dyskusyjnego ob. Mierzejewskiego pt. „O ludowy pojazd mechaniczny“ (zestaw nr 11 — listopad 1950 r.) nasunęło mi się szereg wątpliwości co do słuszności tez przez autora głoszonych.

Autor w pierwszej części swego artykułu twierdzi, że kraje socjalistyczne kopiuja ściśle program budowy pojazdów mechanicznych krajów kapitalistycznych. Możemy śmiało być dumni z tego, że tak nie jest, mamy bowiem własny program, podczas gdy kraje kapitalistyczne właściwie żadnego programu nie posiadają, trudno bowiem planowania poszczególnych wytwórni uważać za program ogólnopaństwowy.

Polska jak i inne kraje Demokracji Ludowych zaplanowała ściśle, opierając się na rzeczywistych potrzebach kraju, wspinały plan rozwojowy przemysłu motoryzacyjnego, a przy dziesięciokrotnym, socjalistycznym nastawieniu do pracy, chyba wątpić nie można, że plan ten zostanie wykonany i przekroczony.

Autor twierdzi, że kopiuja program kapitalistyczny, nie uwzględnia się u nas potrzeb ludzi pracy. Tak również nie jest, gdyż liczba 32 tys. motocykli, które będą wyprodukowane w ostatnim roku Planu 6-cioletniego, w motocyklu temu stanowczo zaprzecza.

Przechodząc do wymagań stawianych przez Autora ludowemu pojazdowi mechanicznemu, stwierdzam, że pojazd mechaniczny o wadze 18 kg jest zupełnie nie do pomyślenia — zwykły rower turystyczny waży przecież około 12 kg. Obniżenie ciężaru motocykla musi iść w parze ze stosowaniem stopów lekkich oraz zmniejszeniem wymiarów pracujących części, co z kolei wymaga stosowania stali o wysokiej wytrzymałości, a więc stali stopowych.

Myślę, że ciężar pojazdu około 50 kg (trudny zresztą do osiągnięcia) powinien nas w zupełności zadowolić — motocykl o litrażu 125 cm³ waży około 70 kg.

Dalsze wymagania ob. Mierzejewskiego — to skromne wymiary pojazdu. Zgadzam się z tym w zupełności, ale składać takiego pojazdu nie będzie można — podroży to znacznie konstrukcję i zwiększy ciężar. Co do prostoty konstrukcji i obsługi, to jedno nie idzie z drugim w parze, uważam, że należy raczej podnosić „kulturę motoryzacyjną“ użytkowników, niż upraszczać obsługę pojazdu.

Nie możemy brać przykładu z otumanionego szumna i bzdurną reklamą amerykańskiego użytkownika, który chce mieć w pojeździe jeden jedyny guzik, po naciśnięciu którego, bez żadnych innych manipulacji, można jechać i to jak najszybciej. Nasz pojazd ludowy musi posiadać skrzynkę przekładniową — wystarczy w zupełności dwubiegowa, a bez sprzęgła nie wyobrażam sobie normalnej pracy pojazdu.

Autor chce zastąpić gaźnik pompką wtryskową (wtrysk prawdopodobnie do rury ssącej), jako „lżejszą“.

Pompka ta, gdy weźmiemy pod uwagę jej napęd, lżejszą od gaźnika na pewno nie będzie, zato będzie mechanizmem skomplikowanym, precyzyjnym, trudnym do obsługi. Bardzo kosztownym i o wiele mniej pewnym w działaniu od zwykłego gaźnika.

Cena nabycia naszego pojazdu siłą rzeczy musi być wyższa od ceny roweru, sam silnik, choćby najprostsz, musi być droższy od roweru — to chyba nie podlega dyskusji.

Zgadzam się z warunkiem stawianym ludowemu pojazdowi przez ob. Karo (Motoryzacja Nr 5, 1950 r.) z tym, że resorowanie tylnego koła uważam, że względu na koszt, za zbyt duże (o ile nasz pojazd będzie miał koła o rozmiarze kół motocyklowych). Pojazd ludowy wyobrażam sobie jednak jako „motonogę“ z silnikiem dwusuwowym o litrażu 100 — 125 cm³. Bardzo dobrym byłby silnik naszej SHL, po ewentualnej przeróbce skrzynki przekładniowej.

Motonoga powinna być jednoosobowa i tak skonstruowana, aby niemożliwym było przewozić drugą osobę — pasażera — nie pozwoli to na tak często u nas spotykane przeciążanie silnika. Silnik może napędzać bezpośrednio koło tylne przez pędzenie opony — będzie to swego rodzaju przekładnia cierna — takie rozwiązania istnieją w pojazdach seryjnych, nie sądzę więc aby opona niszczyła się zbyt, jakby to można było zarzucić temu rozwiązaniu.

Możemy zamiast zwykłej skrzynki przekładniowej zastosować pasową przekładnię o zmiennym przełożeniu (stosowana w napędach obrabiarek, przenośników itp.). W naszej „motonodze“ szeroka deska i osłona za przednim kołem będzie wystarczającą osłoną przed kurzem i błotem. Tworzenie pojazdu dwukołowego o charakterze limuzyny uważam za drogie, trudne i niebezpieczne w normalnym użytkowaniu.

Pierwszy krok w realizacji naszych pojazdów musi zrobić amatorzy-konstruktorzy, konstruując i budując swe pojazdy i dzieląc się swymi doświadczeniami w Ośrodkach Motorowych, które — jak się spodziewam — będą wkrótce czynne w każdym większym mieście.

Problemem budowy pojazdu ludowego należałoby również zainteresować profesorów i młodzież studiującą w naszych szkołach samochodowych (np. Szkoła Inżynierska i Liceum Samochodowe w Warszawie). Szkoły te rozporządzając znacznymi środkami mogłyby rozpocząć budowę i próby pojazdu ludowego. W sprawie tej Państwo i Polski Związek Motorowy mogą i powinny udzielić pomocy amatorom udostępniając im maszyny i narzędzia oraz fachową — techniczną pomoc.

Józef Czarnocki
Warszawa

SAMOCODZIKI

Od czasu kiedy produkcja samochodów weszła na tory produkcji masowej — od tego czasu zaczęły kielkować w głowach entuzjastów motoryzacyjnych projekty budowy samochodów samodzielnie, własnymi rękami, w pojedynczych sztukach, z zastosowaniem własnych pomysłów i rozwiązań technicznych.

Myśl ta była tym bardziej — na czasie, ponieważ tendencje merkantylne wielkich koncernów wymagały budowy coraz bardziej atrakcyjnych, a więc i droższych modeli, niedostępnych dla szerokiego rzesz posiadających zmysł techniczny i konstrukcyjny, a pozbawionych odpowiednich środków materialnych na kupno i utrzymanie samochodu.

Marzenia o własnym samochodzie nie przybierały form normalnego, „dorosłego“ samochodu. Nie chodziło tu o ciężką i skomplikowaną limuzynę, kosztowną w konserwacji i niedostępną dla zwykłego, szarego człowieka. W marzeniach tych zjawiał się niewielki wózek, prosty, łatwy do garażowania i obsługi, a przede wszystkim — zbudowany własnymi rękami, według własnych pomysłów, któryby dawał wielkie zadowolenie z dokonania konstruktywnego i twórczego czynu.

Nie chodzi tu oczywiście o tani samochód produkowany masowo, t. zw. samochód ludowy. Takie próby były już robione. Coraz to „wybuchają“ jak meteory

nowe modele na rynku samochodowym i... przeważnie gasną — np. Rovin, Citroen 3 i szereg innych typów małych samochodów, lansowanych od czasu do czasu — przez produkcję państw kapitalistycznych.

Chodzi tu o samochód mały, malutki, zbudowany z takiego materiału jaki mamy pod ręką, ze starych kawałków żelaza i blachy, z silnikiem znalezionym w składzie złomu, złożony z części od starej wycieczki „ozenionej” z wozkiem dzieciennym. Chodzi o wózek, który własnymi siłami doprowadzimy do tego, że będzie chodził, może nie za szybko, ale dostatecznie — aby nas dowieźć do miejsca pracy, załatwić sprawy na mieście, a w niedzielę pojechać z ukochanym dziewczęciem — na zieloną trawę.

Chodzi o to, aby w godzinach wolnych od pracy tworzyć coś — co może dać krajowi i produkcji państwowej szereg pomysłów, z których można wyłowić pozycje nadające się do zastosowania w fabrykach produkujących normalne samochody, a sobie nieskończoną odczę radości i zadowolenia z dokonanego czynu.

Można również bawić się w budowę samochodzików (bo taki wyraz przyjął się jako polski odpowiednik „minicar-u”), służących do celów sportowych nawet na szczeblu wyczynowym, z wyścigami Grand Prix — włącznie.

W Związku Radzieckim buduje się dużo takich samochodzików specjalnych, przeważnie w pojedynczych sztukach, lub w niewielkich ilościach, jako produkcyjne rozwinięcie prototypu zbudowanego prymitywnie przez jakiegoś entuzjastę.

Budowa takiego samochodziku, to radość z tworzenia, to poznanie największych tajemnic techniki motoryzacyjnej. Da ona naszej młodzieży praktyczną możliwość wykazania ich zdolności racjonalizatorskich.

Uczmy się bawiąc, a bawmy się rozumnie. Zdobyć socjalne Polskie Ludowe pozwalają na zaopiekowanie się młodzieżą w świetlicach i Ośrodkach Motoryzacyjnych, gdzie chętni, a zresztą nie tylko młodzi, znajdują instruktorów, pomoc techniczną, a nawet materiałną.

JERZY JANKOWSKI

S.H.L. 125 SPORT⁽²⁾

Każdy motocyklista, a szczególnie sportowiec, powinien przeznaczyć okres przed sezonem letnim na dokładny przegląd i zapoznanie się z konstrukcją i stanem motocykla. Na początku każdego sezonu można zauważyć — oglądając motocykle wyjeżdżające na drogi, czy trasy zawodów — którzy z motocyklistów wykorzystali „zimowy urlop motocykla” celem poprawienia jego „zdrowia”, a nierzadko poczynili przy tej okazji różne zmiany, przeróbki i ulepszenia. Nie ma bowiem motocykla, którego nie można by w pewnym stopniu „ulepszyć”, chociażby przez dostosowanie pozycji siodełka, podnóżków, kierownicy itp. do swej osoby i upodobań, co jest niemniej ważne od dobrego stanu i wydajności silnika.

Odnosnie dobrej i wygodnej pozycji jeźdźcy na motocyklu, należy stwierdzić, że jest ona — szczególnie przy motocyklach raidowych — **ważniejsza od tego, czy szybkość maksymalna jest większa, lub mniejsza o ewentualne kilka kilometrów na godzinę.** Wyszukiwanie najdogodniejszej pozycji posiada bardzo duży wpływ na prowadzenie się motocykla i trzymanie drogi, ze względu na przesunięcie punktu ciężkości zespołu: jeździec — maszyna. Oczywiście pozycja jeźdźcy winna być możliwie wygodna i nie męcząca.

To, co powiedzieliśmy ogólnie o odnieniu pozycji jeźdźcy, odnosi się oczywiście również i do S. H. L.-ek Sport. Można więc dostosowywać w nich według własnego upodobania położenie kierownicy przez zluźnianie nakrętkę obejm (uchwytów kierownicy), lub

Szeroko rozwinięta myśl konstrukcyjna możliwa zresztą tylko w warunkach socjalistycznych, gdzie wszelkie osiągnięcia nie są tajemnicą i służą ogółowi, zbliży młodzież do zagadnień technicznych i z pewnością nie jedno wielkie późniejsze osiągnięcie, będzie miało swój początek w chwilowo nieporadnych, ale **własnych dociekaniach oraz we własnej pracy.**

F. I. A. wprowadziła do międzynarodowej konkurencji wyścigowej specjalną klasę według formuły III, tj. samochodziki jednoosobowe, z silnikami bez sprzężarek, o pojemności skokowej do 500 cc.

Jakie silniki możemy stosować do tego rodzaju pojazdów mechanicznych?

Każdy silnik motocyklowy od 125 cc pojemności — wżwyz.

Odpowiednio zbudowany samochodzik, na podwoziu rurowym lub z kształtowników, o prostym zawieszeniu, na małych kółkach o wymiarach od 3.00 x 8 do 4.50 x 12, z dwuosobowym nadwoziem, przy najmniejszym 2-suwowym silniku tj. 125 cc, powinien mieć szybkość najwyższą około 50 km/godz. Dostępnieść wartość użytkową i był stałym źródłem radości sportowej.

Jeżeli zastosujemy większy silnik, np. 250 cc, albo czterosuw 350 cc — to już możemy stawiać czoło prawdziwym samochodom i nawet wychodzić zwycięsko z zawodów.

* * *

Doceniając wartość społeczną i sportową budowy samochodzików, Polski Związek Motorowy ogłosił konkurs na budowę samochodziku z silnikiem o pojemności nie większej niż 130 cc, przy czym dla zwycięzców przewidziane są wysokie nagrody pieniężne. W ramach konkursu odbywać się będą również zawody sportowe.

A więc do dzieła młodzi konstruktorzy! Budujcie samochodziki, rozbudowujcie własnymi rękami motoryzację Polskiej Ludowej! Tylko śmiało i odważnie!

Donington

nawet przez odpowiednie dogięcie jej, co można wykonać na zimno, lecz oczywiście z umiarem!

Podnóżki nie są niestety przestawne, lecz wykonanie innych — według własnego uznania — jest zadaniem łatwym, a jednocześnie wdzięcznym polem do popisu, nawet dla najmniej zaawansowanego w ślusarce. To samo odnosi się do umacniania siodełka.

Obecnie powrócimy do omawiania dalszych elementów motocykla S. H. L. Sport, które są inne, niż w modelach seryjnych, lub też na które trzeba zwrócić specjalną uwagę, ze względu na charakter pracy motocykla (teren, zawody sportowe).

W pierwszej części artykułu (patrz „Motoryzacja” Nr 7 — lipiec 1950 r.) zaznajomiliśmy się z wiedelem teleskopowym. W uzupełnieniu podanych tam wskazówek radzimy zwrócić uwagę na utrzymanie w porządku luzu łożysk osi kierownicy t. zn. łożysk mieszczących się w głowicy ramy. Od bezwadnego stanu tych łożysk zależy w bardzo znacznym stopniu prowadzenie się motocykla.

Regulacja wymienionych łożysk odbywa się przez zluźnianie nakrętki kopułkowej górnej łącznika (uchwytu widelca) i nakrętki śruby ścisku łącznika. Po zluźnieniu tych nakrętek przyciągamy, lub luzujemy moletowaną obсадę miski łożyska do tego stopnia, by oś kierownicy obracała się zupełnie bez luzu, a jednocześnie lekko.

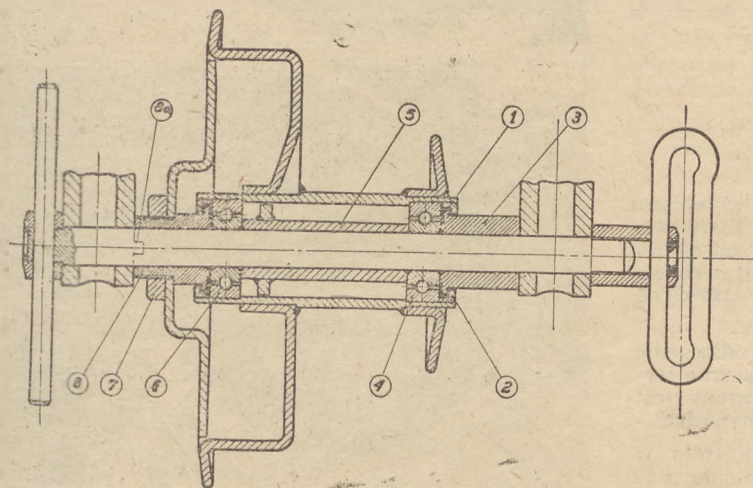
Następnie dociągamy silnie nakrętkę kopułkową, a potem nakrętkę śruby ścisku łącznika górnego,

sprawdzając jeszcze raz, czy przez dociągnięcie tych nakrętek łożyska nie zostały zanadto ściśnięte (objawy: ciężki ruch kierownicy), co spowodowałoby ich zniszczenie. W tym przypadku należy powtórzyć całą czynność od nowa i zluźnić trochę moletowaną obsadę miski łożyska do tego stopnia, **żeby po całkowitym przyciągnięciu wszystkich nakrętek otrzymać lekki, a jednak bez najmniejszego luzu obrót osi kierownicy.**

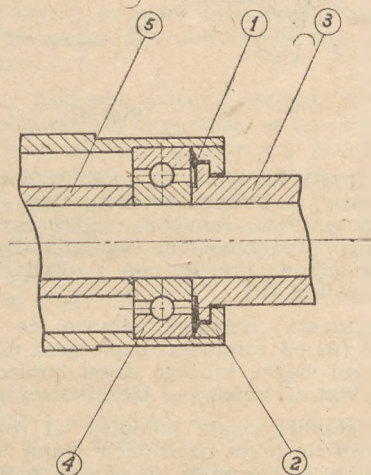
Smarowanie kierownicy powinno odbywać się co ok. 7000 km., po uprzednim rozebraniu i wymyciu łożysk w nafcie, lub benzynie.

Teraz, przez uderzenie młotkiem w wystający koniec pręta (w kierunku poosiowym), uzyskamy wypchnięcie łożyska kulkowego z gniazda wraz z tuleją oporową (3), pierścieniem dociskowym (2) i uszczelką stalową (1). Po wyjęciu tych części mamy już otwarty dostęp do drugiego łożyska (od strony bębna hamulcowego), które wybijemy w normalny sposób.

Po wymyciu i zbadaniu stanu łożyska, smarujemy je smarem stałym Towotte'a (obustronnie) i składamy piastę spowrotem, w ten sposób, że wbijamy najpierw jedno łożysko (obojętnie z której strony), wkładamy tuleję dystansową (5) i to tak, **aby kołnierz centrują-**



Rys. 1.



Rys. 2.

Przednie koło zaopatrzone jest w piastę, odmienną od stosowanej w modelach seryjnych. Piasta ta posiada przetykową oś koła. Jak widać z rys. 1 i 2 użyto w konstrukcji piasty nowy typ uszczelki łożysk kulkowych, stosując jako element uszczelniający pierścienek z cienkiej sprężystej stalowej blachy. Pierścien ten (1) ma formę lekko stożkową i jest sprężysty, a pierścien dociskowy (2) wciśnięty w tuleję piasty posiada stożkową powierzchnię czołową dociskającą pierścien (1), co wspomaga utrzymanie sprężystości pierścienia uszczelniającego, a tym samym zapewnia dobre doleganie do tulei oporowej (3).

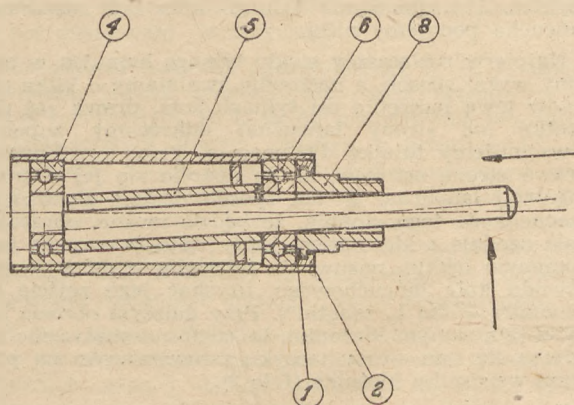
Dzięki sprężystości pierścienia (1) uszczelnienie to, mimo że daje mniej tarcia od każdego innego rodzaju uszczelki (jak filcowe, lub tzw. „simmerringi“) pozostałe szczelne aż do zupełnego zużycia się pierścienka (1), co następuje jednak po dłuższym czasie, niż przy uszczelkach filcowych i innych. Obok sprężystości pierścienia zapewnia dostateczną szczelność jego ciągle docieranie się podczas pracy.

Sama piasta nie wymaga też żadnej obsługi prócz smarowania, które winno odbywać się raz na ok. 6000 km., po uprzednim rozebraniu piasty. Rozbieranie piasty (patrz rys. 3), celem dostania się do łożysk, powinno odbywać się w sposób następujący: po wyjęciu osi przetykowej wkładamy w jej miejsce od strony bębna hamulcowego — pręt stalowy o średnicy 10 — 11 mm, z równo uciętym końcem. Pręt ten — o długości ok. 400 mm — wsuwamy na taką głębokość, by nie dochodził on na kilka milimetrów do łożyska (4), poczym naciskamy silnie, lub nawet uderzamy młotkiem w bok, w wystający koniec pręta. W ten sposób tuleja dystansowa (5) zostanie wybocona z jednej strony (strona bez kołnierza centrującego) na tyle, że pręt swą płaszczyzną czołową oprze się na łożysku kulkowym.

cy tulei znajdował się od strony bębna hamulcowego, po czym wbijamy „z czuciem“ drugie łożysko. Następnie zakładamy pierścien uszczelniający (1), tuleję oporową (3) i wbijamy pierścien dociskowy (2).

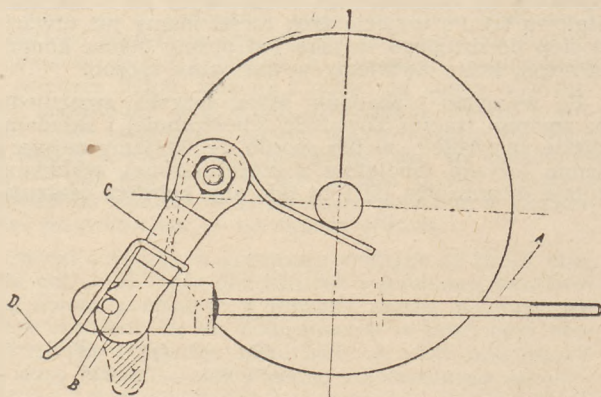
Tarczę hamulcową zdejmujemy po odkręceniu nakrętki (7), przytrzymując tuleję oporową (8) przed przekręceniem się, przy pomocy kawałka płaskownika o grubości 4 mm, wkładając go do wycięcia (8a) w gwintowanej części tulei oporowej.

Następnym elementem nie stosowanym w seryjnych S. H. L-kach jest zaczep ciągła tylnego hamulca. Jest



Rys. 3.

on skonstruowany z myślą o jaknajszyszym wymontowaniu tylnego koła z ramy. Jak widać z rys. 4 cię-



Rys. 4.

gło (pręt) hamulca (A) zakończone jest widełkami z blachy, w których osadzony jest sworzni (B) wchodzący w rowek ramienia rozpięrcza (C). Przed ewentualnym wyskoczeniem sworznia (B) z rowka, chroni odpowiednio przedłużona i ukształtowana sprężyna odciągająca (D).

Regulacja hamulca odbywa się przez odłączenie przęta (A) od ramienia rozpięrcza (C) i obracanie widełkami cięła, którego drugi koniec umocowany jest na gwint w końcówce łącznikowej pedału hamulca.

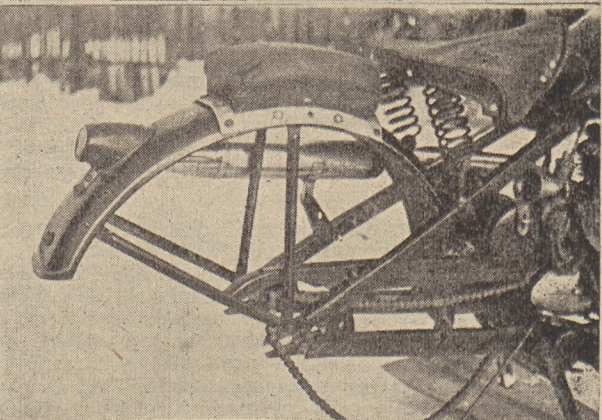
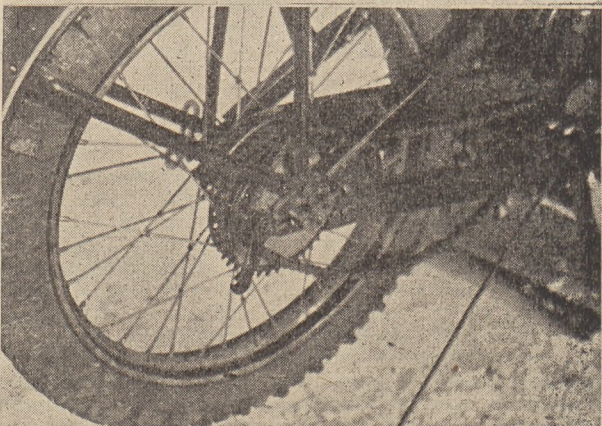
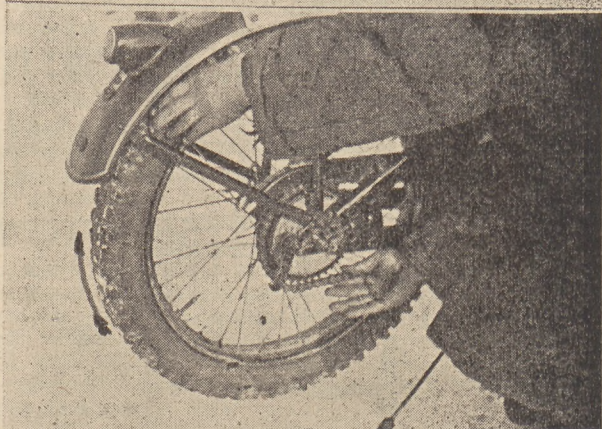
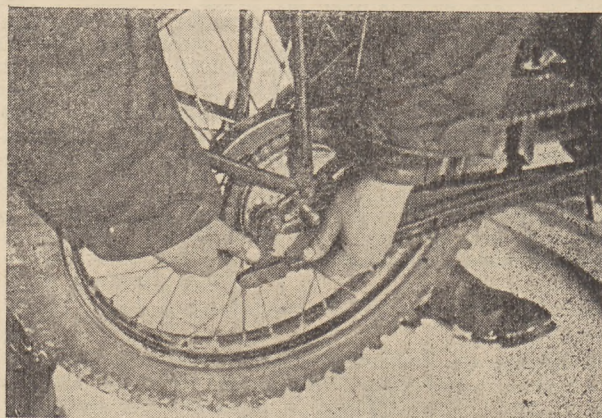
Odłączanie cięła hamulca od rozpięrcza (foto 1) odbywa się przez naciśnięcie jedną ręką ramienia rozpięrcza w kierunku do przodu motocykla, przy jednoczesnym przytrzymywaniu drugą ręką cięła hamulca i naciskaniu go ku dołowi.

Ze względu na to, że w warunkach raidowych opisywany zaczep cięła hamulca ulega często silnemu zabłoconiu, a nawet i zgięciu od ewentualnego uderzenia, poleca się wprowadzenie pewnej, łatwej do wykonania i niekosztownej, zmiany przy ramieniu rozpięrcza (C). Zmiana ta polega na przyspawaniu do ramienia (C) kawałka płaskownika stalowego grubości 5 — 6 mm, o kształcie i wielkości wskazanych na rys. 3 kreskowaną linią. Przez takie przedłużenia ramienia rozpięrcza osiąga się właśnie przedłużenie ramienia (oczywiście ramienia w sensie fizycznym). Naciskając ramię rozpięrcza za jego przedłużenie bez trudu można rozłączyć je z cięciem, nawet przy największym zabłoconiu i ewentualnym skrzywieniu zaczepu.

Dalszą ciekawostką (określenie „element“, czy „część“ wydaje się być zbyt szumne), jest haczyk do wieszania łańcucha w przypadku potrzeby wymontowania tylnego koła. Sposób posługiwania się tym haczykiem i wyjmowania tylnego koła bez rozpinania łańcucha podajemy niżej.

Najpierw rozłączamy cięciem tylny hamulec w opisany wyżej sposób, a następnie zwalniamy o kilka obrotów lewą nakrętkę osi tylnego koła, prawą zaś nakrętkę (od strony łańcucha) odkręcamy zupełnie i wyjmujemy tulejkę dystansową. Teraz przesuwamy prawą stronę osi koła, aż do oparcia się jej o śrubę regulacji łańcucha. W ten sposób nastąpi złuzowanie łańcucha do tego stopnia, że będzie można, obracając koła zgodnie z kierunkiem jazdy (foto 2) — przy jednoczesnym lekkim nasuwaniu łańcucha w dolnej części obwodu koła łańcuchowego, uzyskać jego zejście na zewnątrz kółka („zębaki“). Przy dalszym obrocie koła w tym samym kierunku, łańcuch automatycznie zawiesza się sam — na haczyku zamocowanym na prawym wsporniku błotnika (foto 3).

Teraz dopiero można wyjąć lewą tulejkę dystansową (choć nie jest to konieczne) i wyciągnąć koło, nie kłopotując się już o łańcuch, który wisi na haczyku zabezpieczony od obłoconia, zabrudzenia itp. (foto 4).



Zdjęcia od góry: foto 1 — odłączanie cięła hamulca od rozpięrcza; foto 2 — luzowanie łańcucha; foto 3 — dalsza faza luzowania łańcucha; foto 4 — łańcuch wisi na haczyku.

Jeszcze raz podkreślam: na początku wyjmuje się tylko jedną tulejkę dystansową (od strony łańcucha), przez to bowiem osiąga się skośne położenie koła z kółkiem łańcuchowym, co jest warunkiem łatwego zejścia łańcucha z kółka.

*
* *
*

Przy zakładaniu łańcucha porządek czynności jest odwrotny: najpierw wkładamy koło do ramy (najlepiej po przechyleniu motocykla na bok), **po uprzednim przzerwuceniu łańcucha przez koniec osi koła**, potem zakładamy lewą tuleję dystansową i przesuwamy koło w prowadzeniach — aż do oporu o obie śruby regulujące napięcie łańcucha. Następnie zdejmujemy łańcuch z haczyka i zakładamy go na górną część obwodu koła łańcuchowego, poczym obracamy kołem w kierunku **przeciwnym** do kierunku jazdy. W ten

sposób łańcuch sam znajdzie się na swym miejscu. Dalej łączymy cięgło hamulca (foto 5) w znany nam sposób analogiczny do jego zdejmowania, zakładamy prawą tuleję dystansową i dokręcamy obie nakrętki osi na dobre.

Umocowanie linki przedniego hamulca (foto 6) zostało pomyślane w ten sposób, by regulacja hamulca mogła się odbywać bez trudu i bez pomocy narzędzi, przy jednoczesnej łatwości zdejmowania, lub zakładania linki, w przypadku defektu koła. Uzyskane zostało to w ten sposób, że czynności regulacji linki hamulcowej dokonujemy **po uprzednim wyjęciu jej z blachy oporowej tarczy hamulca** — to jest w warunkach wygodnego i swobodnego operowania rękami. Odjęcie linki i blachy oporowej uzyskujemy przez lekkie uniesienie (ok. 4 mm) nakrętki regulacyjnej zaopatrzonej w duży, łatwo uchwytny kołnierz metalowy i wysunięcie jej z siedziska przez przewidziane w tym celu przecięcie w siedzisku.

Teraz regulujemy nakrętkę palcami (ułatwia to duży moletowany kołnierz), nie wyjmując w ogóle końcówki linki z ramienia rozpieracza hamulca. Nakrętkę regulacyjną należy przykręcić do tego stopnia, by po podciągnięciu linki możliwie do góry (foto 7) nakrętka osiągnęła poziom górnej krawędzi blachy oporowej (siedzisko nakrętki). Po osadzeniu nakrętki w jej siedzisku opuści się ona tyle, ile potrzeba na konieczny luz w układzie linki Bowdena.

*
* *
*

Silniki w motocyklach S. H. L. Sport są zasadniczo normalnymi seryjnymi silnikami, a różnią się jedynie pewnymi szczegółami w wykonaniu tłoka i cylindra, oraz zastosowaniem większego gaźnika. Ze względu na większy gaźnik (typu Amal) kanał ssący cylindra jest powiększony na średnicę 18 mm. Umieszczenie gaźnika jest poziome (horyzontalne), ze względu na brak miejsca dla pozycji pionowej. W związku z tym komora pływakowa umieszczona została na dodatkowej sztukówce. Tłok w swej tylnej części (od strony kanału ssącego) został skrócony o 4 mm, celem przedłużenia kąta otwarcia kanału ssącego.

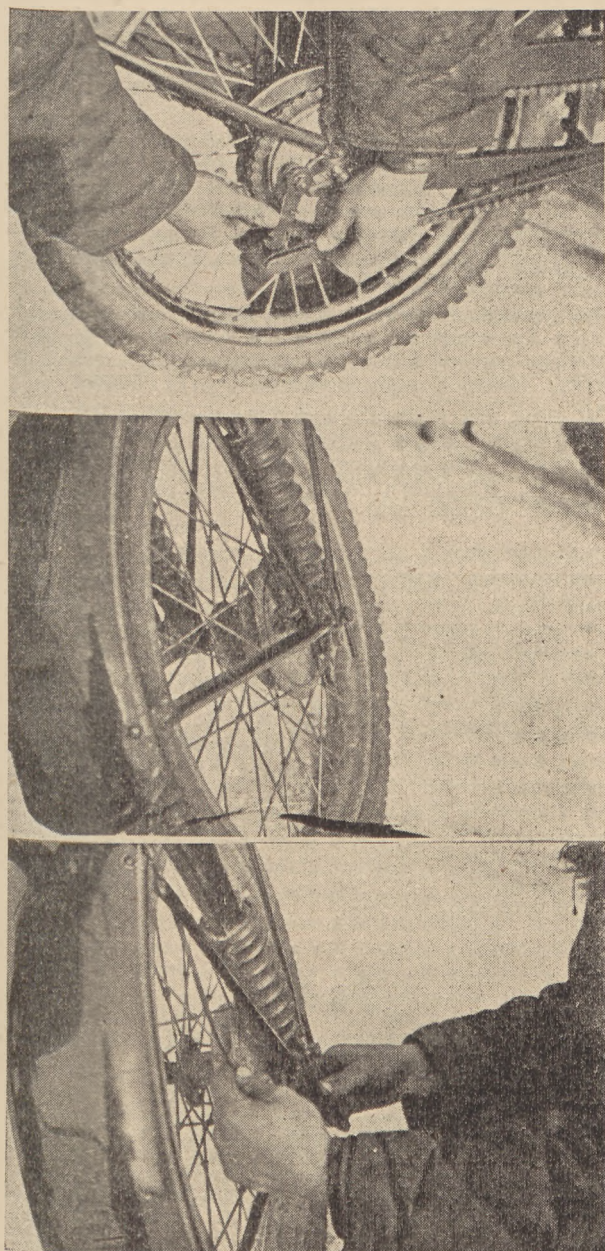
O regulacji silnika dwusuwowego, oraz o sposobach podniesienia jego mocy i przystosowania do wyścigów, pomówimy w oddzielnym artykule, który ukaże się w „Motoryzacji” w najbliższym czasie.

Co do podnoszenia wydajności silników motocyklowych — śmiem twierdzić, że nie istnieje dotychczas żadne udane, krótkie, polskie określenie w rodzaju angielskiego „tuning”, niemieckiego „friesieren”, lub francuskiego „gonfle”. Proponujemy wszystkim kolegom motocyklowym, a zwłaszcza tym, których interesuje zagadnienie „tuningu”, by spróbowali dobrać odpowiednie słowo i by podzielili się tym określeniem za pośrednictwem „Motoryzacji”.

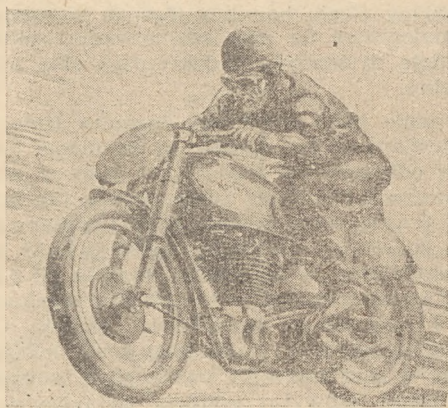
Stosunkowo pobieżny opis motocykli S. H. L. Sport powinien jednak zachęcić wszystkich posiadaczy — nawet seryjnych S. H. L-ek do zastosowania własnych najdrobniejszych choćby ulepszeń, a przynajmniej do uzupełnienia swych maszyn chociażby sposobami opisanymi wyżej, zwłaszcza że niektóre z nich są bardzo łatwie do wykonania. Łamy „Motoryzacji” stoją otworem dla wszystkich konstruktorów-amatorów i każdy nadesłany opis chociażby najprostszego, ale celowego ulepszenia zostanie w naszym piśmie zamieszczony.

W przypadku, gdyby komuś z kolegów motocyklistów nie wystarczały podane przezemnie informacje dotyczące opisu i obsługi motocykli S. H. L. Sport autor prosi o zwrócenie się listownie za pośrednictwem Redakcji „Motoryzacji” — Warszawa, ul. Żurawia 24a.

Jerzy Jankowski



Zdjęcia od góry: foto 5 — łączenie cięgła hamulca; foto 6 — umocowanie linki przedniego hamulca; foto 7 — mocowanie nakrętki regulacyjnej w przednim hamulcu.



OBÓZ KONDYCYJNY MOTOROWCÓW NA KALATÓWKACH

Wzorem roku ubiegłego Polski Zw. Motorowy zorganizował trzytygodniowy obóz kondycyjny dla motocyklistów i automobilistów — członków kadry narodowej. Obóz zgrupował 36 motocyklistów i 4 automobilistów. Obóz założono na Kalatówkach pod Zakopanem, a pracę rozpoczęto 27 lutego.

Jest rzeczą niewątpliwą, że trzytygodniowy pobyt w górach, przy codziennym treningu narciarskim (zarówno podchodzenie, jak i zjazdy) przyczynił się wydatnie do poprawienia kondycji naszych czołowych zawodników motorowych, dając im jednocześnie możliwość rozszerzenia i pogłębienia wiadomości technicznych oraz szkolenia społeczno-politycznego.

Zwykły dzień pracy wyglądał następująco: godz. 8 — gimnastyka; godz. 9 — 13 wyprawa w góry na nartach; godz. 13 — 14 obiad; godz. 14 — 15 odpoczynek; godz. 15 — 16.30 spacer na nartach lub pieszo; godz. 16.30 — 19 wykłady z zakresu techniki oraz szkolenie społeczno-polityczne; godz. 19 — wieczerza.

Wartościową nowością zastosowaną na obozie była akcja współzawodnictwa wśród obozowiczów. Komisja trzyosobowa (wybierana co 5 dni) punktowała dodatkowo za: prowadzenie wykładu fachowego, branie czynnego udziału w dyskusji, przygotowanie przeglądu prasy, pełnienie obowiązków obozowych itp. Punkty ujemne otrzymywali obozowicze za: nieobecność na zajęciach, spóźnienie, nieporządek osobisty itp. Dzięki współzawodnictwu wzrosła dyscyplina obozowa, punktualność i porządek.

Inną pożyteczną nowością było zaprowadzenie odmiennej formy wykładów fachowych, niż to praktykowano dotychczas. Mianowicie w czasie wykładu jeden z obozowiczów (sekretarz) notuje tematy i zagadnienia zgłoszone do przedyskutowania. Po wykładzie następuje dyskusja wyczerpująca omawiany temat, przy czym wnioski opracowane przesyłane są do właściwej komisji PZMot. W ten sposób na obozie m. in. przepracowano sprawę sposobu dawania sygnału startu, sprawę konieczności ustawiania sędziów na trasie wyścigu (zwłaszcza na zakrętach) itp.

W czasie trwania obozu nakręcono film z życia obozowego. Niewątpliwie dla miłośników sportu motorowego będzie interesujące zobaczyć naszych mistrzów motocykla i samochodu jak „kręca” kristianie na nartach, jak szusują i... jak koziołkują po puszystym śniegu. Momentów wesołych i komicznych z pewnością nie zabraknie. (t)

WALNE ZGROMADZENIE OKRĘGU KRAKOWSKIEGO PZM

Dnia 4 marca br. w lokalu własnym Zarządu Okręgu PZM w Krakowie odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie. Wzięli w nim udział przedstawiciele wszystkich sekcji klubów i kół motorowych z terenu całego województwa krakowskiego oraz delegat Zarządu Głównego PZMot. — major Sławiecki i przewodniczący WKKF — mgr Pirożyński.

Ożywiona dyskusja jaka wywiązała się po odczytaniu sprawozdań wykazała, iż Zarząd Okręgu pracował dobrze. Wyjątek stanowił referat ideologiczny, który — z powodu braku powiązania z terenem — nie spełnił w całości swego zadania.

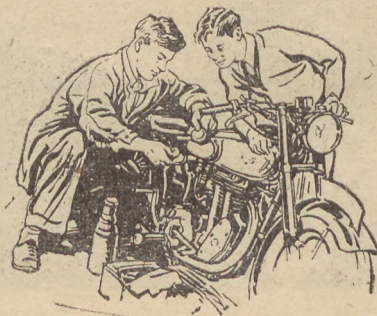
Na specjalne uwzględnienie zasługują fakty stworzenia przez Zarząd Okręgu objazdowej szkoły motorowej, która swym zasięgiem działania docierać będzie do najdalej położonych miasteczek i wsi województwa, stworzenie stałej szkoły motorowej w Krakowie, uruchomienie Ośrodka Motorowego oraz stworzenie Zespołu Samochodowego, przy którym zgrupowani są również kierowcy zawodowi nie wchodzący do Związku Zawodowego Transportowców, a znajdujący w zespole pomoc i opiekę.

Po podsumowaniu dyskusji i udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi, zebrani przystąpili do wyborów nowego Zarządu, którego Prezydium przedstawia się następująco: prezes — mgr Zbigniew Chojnacki, wiceprezesi — Ryszard Szymiski, Roman Rygier, Józef Wünsch. Skarbnik — por. Jodko Michał. Sekretarz — inż. Jan Jaroszyński.

Na wniosek przewodniczącego WKKF, zebrani uznali Walne Zgromadzenie za zebranie aktywnego sportu motorowego województwa, przystępując jednocześnie do wyboru Sekcji Sportu Motorowego przy WKKF.

W skład Sekcji weszli: mgr Zbigniew Chojnacki, Józef Wünsch, Michał Jodko, inż. Jan Jaroszyński, dr Mieczysław Frączkiewicz, Tadeusz Damski, Tadeusz Zalewski, Władysław Wojda, Mieczysław Koprowski i Marian Kurnik. (zch)

DALSZE KOŁA MOTOROWE POWSTAJĄ W WOJEWÓDZTWIE KRAKOWSKIM. Akcja tworzenia Kół Motorowych, zainicjowana w ub. roku przez referat Kół Motorowych przy Zarządzie Okręgu PZMot. w Krakowie, zatacza coraz szersze kręgi. Pisaliśmy już o utworzeniu Kół nr 1 i 2 w Krakowie oraz o utworzeniu Koła nr 3 w Oświęcimiu. W ostatnich dwóch miesiącach powstały dalsze Koła Motorowe, a mianowicie: Koło Motorowe nr 4 w Myślenicach przy Państwowym Liceum Handlowym, Koło Motorowe nr 5 przy Ludowym Zespole Sportowym w Pilicy, Koło Motorowe nr 6 w Tarnowie przy Państwowym Liceum Mechanicznym. W stadium organizacyjnym znajduje się Koło Motorowe przy Dyrekcji Okręgowej Filmu Polskiego w Krakowie. (zch)



PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY CZASOPISM TECHNICZNYCH

G. W. ZIMIELEW — *Obniżenie ciężaru własnego samochodów.* (Snizenje wiesa awtomobilej. Awtomobilnaja i Traktornaja Promyszlennost, Nr 9, wrzesień 1950 r., str. 7-9).

Korzyści techniczno-ekonomiczne wynikające z obniżenia ciężaru własnego produkowanych masowo samochodów. Przyjmowane obecnie w konstrukcjach samochodów stopnie bezpieczeństwa są zbyt wysokie. Przykłady elementów i zespołów samochodu ZIS-150, których ciężar może być zmniejszony bez szkody, a niekiedy z korzyścią dla pracy samochodu. Konieczność zbudowania próbnego prototypu o obniżonym ciężarze z zastosowaniem nowych wysokogatunkowych materiałów i ulepszeń w technologii produkcji.

W. J. SZACHOWCEW i M. FREZIŃSKI — *Prąd zmienny w samochodach i ciągnikach.* (Pieriemiennyj tok na awtomobilach i traktorach. Awtomobilnaja i Traktornaja Promyszlennost Nr 10, październik, 1950 r., str. 16-19, 8 rys., 1 tabl.).

Konieczność zasilania urządzeń rozruchowych od baterii akumulatorów wymaga stosowania w samochodach instalacji prądu stałego. Trudności przy budowie i eksploatacji prądnic prądu stałego większej mocy skłaniają inżynierów do badania możliwości przejścia na prąd zmienny. Opis trzech proponowanych schematów instalacji elektrycznej z zastosowaniem prądnic prądu zmiennego. Dane porównawcze wykazujące zalety tego rodzaju instalacji.

A. A. ANDERS — *Metoda kontroli technicznej ciągłej według propozycji tow. Rassomachinej.* (Kolcewoj metod techničeskowo kontrola predložennyj tow. Rassomachinoj. Awtomobilnaja i Traktornaja Promyszlennost, Nr 10, 1950, str. 6-7.).

Istota nowej metody: nie zadawalać się kontrolą gotowej produkcji, lecz przeprowadzać kontrolę wykonania i na poszczególnych etapach obróbki. Nowa metoda pozwala w sposób bardzo skuteczny zapobiegać powstawaniu braków i zmniejsza ich ilość do minimum — wymaga jednak dodatkowego przeszkolenia nie tylko personelu kontrolnego, ale i samych robotników produkcyjnych.

S. A. ŁAPIEŃ — *Określenie promienia toczenia koła samochodu.* (Opriedielenje radiusa kaczennja awtomobilnowo kolesa. Awtomobilnaja i Traktornaja Promyszlennost, Nr 10, 1950, str. 20-22, 2 tabl.).

Definicja promienia toczenia i wzory do jego obliczenia. Opis 2 metod wypróbowanych przez NAMI, umożliwiających określenie z dostateczną dokładnością promienia toczenia koła samochodu bez specjalnych przyrządów pomiarowych.

A. M. TARASOW — *Obróbka termiczna sworzni tłokowych prądami wysokiej częstotliwości.* (Termičeskaja obrabotka porszniewych palców tokami vysokoj czestoty. Awtomobilnaja i Traktornaja Promyszlennost Nr 10, 1950 r., str. 2-26, 4 rys., 7 fot., 1 wykr., 8 tabl.).

Zalety metody powierzchniowego hartowania części prądami wysokiej częstotliwości. Urządzenia do powierzchniowego hartowania i metodyka badania zahartowanych powierzchni. Opis badań, mających na celu dobór najodpowiedniejszego gatunku stali oraz ustalenie właściwej technologii przy seryjnej produkcji sworzni tłokowych do 6-ciocylindrowego silnika GAZ.

K. GENKIN — *Drugi rozwojowe transportu samochodowego z napędem gazowym w Związku Radzieckim.* (Puti razwītja otieczestwiennowo gazobałonnowo awtotransporta. Awtomobil, Nr 8, 1950, sierpień, str. 3-5, 3 rys., 2 wykr.).

Stosowanie do napędu samochodów gazu sprężonego i ciekłego pozwala na zaoszczędzenie deficytowych paliw płynnych. Techniczne zalety i wady napędu gazowego. Środki dla powiększenia mocy silnika. Konieczność wprowadzenia dalszych ulepszeń w układzie zasilającym silnika gazowego. Stacje zaopatrzenia samochodów w gaz sprężony i ciekły.

N. KUNIAJEW — *Samochód osobowy ZIM.* (Legkowoj awtomobil ZIM. Awtomobil, Nr. 11, listopad, 1950, str. 18-23, 9 rys. wykr. 1).

Opis nowego, sześćosobowego samochodu zajmującego w klasyfikacji pośrednie miejsce między samochodem masowej produkcji „Pobieda”, a luksusowym samochodem ZIS — 110. W podwoziu nowego samochodu zastosowano 50% elementów samochodów GAZ-51 i M-20. Silnik samochodu ZIM jest zmodernizowanym silnikiem GAZ-51. Szczegóły konstrukcyjne mechanizmów napędowych. Niektóre dane eksploatacyjne, świadczące o wysokich zaletach nowego samochodu.

M. BERGMAN — *O racjonalnym wykorzystaniu miejsca w gospodarstwach samochodowych.* (O racjonalom ispolzowaniji płoszczadiej w awtochozajstwach. Awtomobil, Nr 2, luty, 1950, str. 7-9, 5 rys.).

Najwłaściwsze sposoby ustawiania samochodów w zajezdniach, pozwalające zmniejszyć powierzchnię przejazdów do niezbędnego minimum. Miejsca postoju samochodów w zajezdniach winny być wyznaczane w uzgodnieniu z codziennym planem wyjazdów oraz okresowym planem przeglądów technicznych. Umiejętne rozmieszczenie urządzeń obsługowo - naprawczych usprawnia pracę i pozwala racjonalnie wykorzystać powierzchnię użytkową stacji obsługi.

G. GUSIEW — *Nowa technologia i mechanizacja smarowania samochodów.* (Nowaja technologia i mechanizacija smazki awtomobilej. Awtomobil, Nr 12, grudzień, 1950 r., str. 3-6, 7 rys., 2 schem.).

Jednym z głównych czynników zapewniających długotrwałą pracę bez przestojów taboru samochodowego jest dobrze postawiona i systematycznie przeprowadzana obsługa techniczna, najważniejszym elementem której jest smarowanie. Schemat technologicznego procesu smarowania samochodów stosowanego na stacjach obsługi Leningradzkiego Zarządu Energetyki. Opis przyrządów i urządzeń umożliwiających zmechanizowanie czynności smarowania.

K. S. RAMAJA — *Problem smarów samochodowych.* (Problema awtomobilnych smazok. Awtomobilnaja i Traktornaja Promyszlennost, Nr 5, maj, 1950, str. 12-15).

Krótką analizą istniejących teorii smarowania. Tempo rozwoju techniki smarowania w stosunku do innych gałęzi techniki jest zbyt powolne. Pilne zagadnienia do rozwiązania. Fizyczne, chemiczne i mechaniczne właściwości smarów naturalnych i uszlachetnionych. Konieczność unowocześnienia istniejących norm i warunków technicznych na smary oraz potrzeba ulepszenia metod laboratoryjnego badania smarów dla określenia ich wartości użytkowej.

S. K. BIEŁUCHIN i A. I. MATWIEJEW — *Przyrząd do mierzenia zużycia paliwa przy próbach samochodów.* (Pribor dla izmierienija raschoda gorjučzewo pri ispytaniji awtomobilej. Awtomobilnaja i Traktornaja Promyszlennost, Nr 7, lipiec, 1950, str. 18-19, 4 rys.).

Opis przyrządu typu BR-2 do mierzenia zużycia paliwa, skonstruowanego przez oddział konstrukcyjno-doswiadczalny fabryki samochodów im. Mołotowa. Szkice przyrządu oraz schemat połączenia z układem zasilającym silnika. Przyrząd BR-2 pod względem pewnością działania i prostoty w obsłudze przewyższa inne tego rodzaju przyrządy pomiarowe.

inż. R. Czaplicki

Nowy adres Administracji:

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

Nowe konto PKO:

Wydaawnictwa Komunikacyjne,

Warszawa nr I-8523/110

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

podają do wiadomości, że w porozumieniu z „Domem Książki” ustalona została sieć księgarń w kraju, specjalizująca się w sprzedaży książek i prasy technicznej

Stanowi to wielkie ułatwienia dla czytelników, bibliotek i zakładów pracy, które dotąd niejednokrotnie nie mogły dotrzeć do źródła zakupu literatury i piśmiennictwa technicznego.

Wszystkich zainteresowanych prosimy o korzystanie z usług wymienionych poniżej księgarń, które staną się cenną komórką upowszechnienia książek i czasopism technicznych.

- | | |
|--|---|
| 1. Białystok — Rynek Kościuszki 12/14. | 29. Opole — ul. Ozimska 8. |
| 3. Bielsko — ul. Jagiellońska 10. | 30. Ostrów-Wielkopolski — ul. Rynek 9. |
| 4. Bydgoszcz — ul. Czerwonej Armii 2. | 31. Poznań — ul. Paderewskiego 6. |
| 5. Bydgoszcz — ul. Dworcowa 14. | 32. Poznań — ul. 27-go Grudnia 23. |
| 6. Bytom — ul. Stalina 10. | 33. Przemyśl — ul. Franciszkańska 19. |
| 7. Chorzów — ul. Wolności 22. | 34. Radom — ul. Żeromskiego 24. |
| 8. Cieszyń — Pl. Stalina 6. | 35. Rybnik — ul. Zamkowa 8. |
| 9. Częstochowa — Al. N. M. P. 14. | 36. Rzeszów — ul. 3-go Maja 42. |
| 10. Elbląg — ul. 1-go Maja 9. | 37. Sandomierz — ul. Opatowska 4. |
| 11. Gdańsk-Wrzeszcz — ul. Grunwaldzka 76/78. | 38. Sosnowiec — ul. 3-go Maja 26. |
| 12. Gdańsk-Wrzeszcz — ul. Grunwaldzka 8. | 39. Stargard — ul. Świerczewskiego 25. |
| 13. Gdynia — ul. 10 lutego 9. | 40. Suwałki — ul. Pl. Wolności 10. |
| 14. Gliwice — ul. Zwycięstwo 31. | 41. Szczecin — Pl. W. Polskiego 14. |
| 15. Jelenia Góra — ul. 1-go Maja 10. | 42. Szczecin — ul. Sikorskiego 7 . |
| 16. Katowice — ul. Młyńska 2. | 43. Tczew — ul. Dworcowa 29. |
| 17. Kielce — ul. Kilińskiego 10. | 44. Tomaszów Mazow. — ul. Św. Antoniego 16. |
| 18. Kraków — ul. Pijarska 17. | 45. Toruń — ul. Stalingradzka 10/12. |
| 19. Kraków — ul. Podwałe 5. | 46. Wałbrzych — ul. Gdańska 9. |
| 20. Kutno — ul. 19-go Stycznia 1. | 47. Warszawa — ul. Czackiego 3/5. |
| 21. Leszno — ul. Rynek 28. | 48. Warszawa — ul. Marszałkowska 62. |
| 22. Lublin — ul. Krakowskie Przedmieście 36. | 49. Warszawa — ul. Targowa 15. |
| 23. Lublin — ul. Krak. Przedmieście 29 | 50. Warszawa — ul. Poznańska 12. |
| 24. Łomża — ul. Giełczyńska 8. | 51. Warszawa — ul. Krak. Przedmieście 7. |
| 25. Łódź — ul. Piotrkowska 45. | 52. Wrocław — ul. Rynek 14. |
| 26. Łódź — ul. Narutowicza 34. | 53. Wrocław — ul. Kuźnicza 29. |
| 27. Olsztyn — ul. Pieniężnego 12. | 54. Zabrze — ul. Wolności 288. |
| 28. Olsztyn — ul. Mickiewicza 9. | 55. Zamość — ul. Żeromskiego 3. |