

Motoryzacja



**NIECH ŻYJE
1 MAJA!**



Nr 5 – MAJ 1951 r.

Cena 4 zł 50 gr



1. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Prez. M. R. N. w Białymstoku kat. III Nr 123/50 na nazw. Tarasiuk Tadeusz zam. w Białymstoku, ul. Ogrodowa Nr 3.
2. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. kat. II Nr 0075/49 na nazw. Olesiuk Włodzimierz zam. w Jeleniej Górze, ul. Złotnicza Nr 3 m. 9.
3. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. kat. II Nr 0810/49 na nazw. Malinowski Lech, zam. Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Politechniczna nr 5 m. 2.
4. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarz. Miejski w Gliwicach kat. IIIa—IV nr 1004/49 na nazw. Łapczuk Włodzimierz, zam. w Gliwicach, ul. Gen. Stalina nr 35.
5. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. kat. II Nr 0004/49 na nazw. Wojtaszewski Kazimierz, zam. Węgorzewo, ul. Ogrodowa nr 46.
6. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Prez. Miasta w Toruniu kat. I Nr 0011/49 na nazw. Parchomczuk Mikołaj, zam. w Toruniu, ul. Moniuszki nr 28.
7. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Prez. Pow. R. N. w Kartuzach kat. IIIa—IV nr 0085/49 na nazw. Pstragowski Alfons, zam. w Gdańsku, ul. Kł. Ochota nr 31.
8. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane we Wrocławiu kat. IIIa Nr 1686/49 na nazw. Poniewozik Bronisław, zam. we Wrocławiu, ul. Tad. Kościuszki nr 146 m. 18.
9. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Komunikacji w Łodzi kat. IIIa Nr 1799/49 na nazw. Wesołowski Ignacy, zam. w Łodzi, ul. P.O.W. Marysin 3 nr 22.
10. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Urz. Woj. w Łodzi kat. IIIa Nr 0050/48 na nazw. Walaszczyk Tadeusz, zam. w Łodzi, ul. Limanowskiego nr 113.
11. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane w Łodzi kat. III na nazw. Leśko Marian, zam. w Łodzi, ul. Nowozarzeńska nr 48.
12. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarz. Miejski w Szczecinie kat. I Nr 0531/49 na nazw. Nawrocki Bolesław, zam. w Szczecinie, ul. Garncarska nr 6 m. 4.
13. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Pow. Starostwo w Bytowie kat. IIIa i IV Nr 0009/50 na nazw. Biernat Jan, zam. Osiołki, pow. Bytów, woj. Koszalin.
14. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Urz. Woj. w Poznaniu kat. II Nr 0090/49 na nazw. Hetmanowski Antoni, zam. w Kaliszu, ul. Grodzka nr 16.
15. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Starostwo we Wrześni kat. IIIa Nr 0063/49 na nazw. Świderski Zbigniew, zam. we Wrześni, ul. Jedności nr 7.
16. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarz. Miejski Wydz. Kom. w Łodzi kat. I Nr 0912/49 na nazw. Myszkowski Stanisław, zam. w Łodzi, ul. Małopolska nr 28.
17. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Starostwo Pow. w Nowym Targu kat. III Nr 0369/ na nazw. Kiebzak Stefan, zam. w Krakowie, ul. Powiśle nr 10 m. 12.
18. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez Zarz. Miejski w Jeleniej Górze kat. IV Nr 0070/49 na nazw. Dutkowski Józef, zam. w Jeleniej Górze, ul. Podgórze nr 7.
19. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Prez. N. R. N. w Bydgoszczy kat. I Nr 0125/50 na nazw. Kaczyński Franciszek, zam. w Bydgoszczy, ul. 20 Stycznia nr 14 m. 2.
20. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Pow. R. N. w Pruszcze—Gdańsk, woj. Gdańskie kat. II na nazw. Orych Władysław, zam. Nowy - Dwór, ul. Obrońców nr 40.
21. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny Nr 102916 ze znakiem rejestr. S—73089 wydany na samoch. osob. „Opel-Olimpia“ dla Powszechnej Spółdzielni Spożywców w Słupsku.
22. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Samoch. Starostwa w Nowym Sączu kat. III na nazw. Kolańczyk Jan, zam. Mochnaczka Niżna Nr 59, poczta Tylicz, pow. Nowy Sącz.
23. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Prez. M. R. N. w Szczecinie kat. IIIa Ur 0526/49 na nazw. Kuźniak Józef, zam. w Szczecinie, ul. Krzywoustego nr 65 m. 4.
24. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarz. Miejski Wydz. Komunikacyjny w Łodzi kat. II Nr 1350/49 na nazw. Kałuziak Marian, zam. w Łodzi, ul. Legionów nr 34.
25. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Urz. Woj. we Wrocławiu kat. IIIa Nr 0172/50 na nazw. Janicki Jan, zam. we Wrocławiu, ul. Daszyńskiego nr 75 m. 10.
26. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarz. Miejski w Lublinie kat. III Nr 0306/49 na nazw. Chmura Wacław, zam. w Lublinie, ul. Sto-Duska Nr 4 m. 10.
27. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Prez. Pow. R. N. Wydz. Komunikac. w Katowicach kat. IIIa Nr 0421/50 na nazw. Stolarek Albin, zam. Świętochłowice II, ul. Wojska Polskiego — Internat.
28. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez O. U. S. w Warszawie kat. II Nr 3508 na nazw. Smętowski Anatol. zam. w Warszawie, ul. Genewska 35.
29. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez M. R. N. we Wrocławiu kat. IIIa Nr 0710/50 na nazw. Hłasko Marek, zam. w Warszawie, ul. Mickiewicza nr 17 m. 11.
30. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Warszawie kat. II na nazw. Pośniak Władysław, zam. w Warszawie, ul. Pańska nr 67 m. 30.
31. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Komunikac. m. st. Warszawy kat. II na nazw. Tomalski Zenon, zam. w Warszawie, ul. Brzeska nr 5 m. 21.
32. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Warszawie kat. IIIa na nazw. Dobrowolski Mieczysław, zam. w Warszawie, ul. Saską nr 101.
33. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Starostwo w Gliwicach kat. II Nr 0092/50 na nazw. Makolewski Paweł, zam. w Warszawie, ul. Wawelska nr 11 m. 51.
34. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Warszawie kat. IIIa na nazw. Mysza Jerzy, zam. w Warszawie, ul. Białołęka nr 95 m. 11.
35. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Starostwo w Stargardzie kat. II Nr 2840 na nazw. Biegał Wacław, zam. w Warszawie, ul. Miedziana nr 16.
36. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Warszawie kat. III Nr. WO/460 na nazw. Orłowski Jan, zam. w Warszawie, ul. Środkowa nr 6.
37. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Olsztynie kat. II Nr. 0152/49 na nazw. Rosielski Stanisław, zam. w Olsztynie, ul. Królowej Jadwigi nr 9 m. 4.
38. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Starostwo Powiatowe w Aninie kat. II nr 0264/49 na nazw. Kopejs Zygmunt, zam. w Rembertowie, ul. Mariana Buczka nr 32.
39. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez P. P. R. N. w Ostródzie kat. IIIa Nr 0043/50 na nazw. Mianecki Józef, zam. w Ostródzie, ul. Olsztyńska nr 67.
40. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydział Ruchu Kołowego w Warszawie kat. I na nazw. Szewczyk Antoni, zam. w Warszawie, ul. Chałubińskiego nr 11 m. 44.

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

MAJ 1951 r.

Nr 5

TREŚĆ ZESZYTU Nr 5.

	Str.		Str.
PIERWSZY MAJA 1951 ROKU	130	TABLICA OGRANICZEŃ W UŻYWANIU SAMOCHODÓW — E. Olechnowicz	144
FRONTEM DO NOWYCH ZADAŃ — Jan Ru- stecki, Minister Transportu Drogowego i Lot- niczego	131	OSZCZĘDNE UŻYWANIE OGUMIENIA (2) — A. Wojtyga	146
UTWORZENIE MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO	132	NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE — J. Skrzywan	150
STAR 20 NA TAŚMIE	133	PORADNIK TECHNICZNY — A. P.	152
JAK POWSTAJE PLAN TECHNICZNO-EKSPLOATA- CYJNO-FINANSOWY (1) — Z. Romanowski	134	ZAKRES DZIAŁANIA INSPEKTORÓW GOSPODARKI SAMOCHODOWEJ — E. O.	153
RUCH WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY NA NOWYM ETAPIE — I. Cieplak	137	STAWKI WYNAGRODZENIA ZA USŁUGI PRZEWOZOWE NA RZECZ WOJSKA — A. W.	154
KRONIKA WSPÓŁZAWODNICTWA	139	RÓŻNE INFORMACJE	155
ZOBOWIĄZANIA 1-MAJOWE PRACOWNIKÓW PKS	140	ODPOWIEDZI REDAKCJI	156
ZUŻYTY OLEJ JAKO ŹRÓDŁO DODATKOWYCH OSZCZĘDNOŚCI — inż. W. Leśniak	141	WIĘCEJ ŚWIATŁA — W. Wieniawski	157
OSZCZĘDNOŚĆ W GOSPODAROWANIU PŁYN- NYMI MATERIAŁAMI PĘDNYMI — A. W.	142	ZE ŚWIATA	158
		PLAN PRACY PZMOT NA ROK 1951-y — S. A.	160
		PRZEGŁĄD BIBLIOGRAFICZNY CZASOPISM TECHNICZNYCH — inż. R. Czaplicki 3 str. okł.	

Pokój będzie zachowany i utrwalony, jeżeli narody ujmą w swe ręce sprawę zachowania pokoju i będą broniły jej do końca. Wojna może stać się nieunikniona, jeżeli podlegaczom wojennym uda się omotać siecią kłamstw masy ludowe i wciągając je do nowej wojny światowej. Dlatego też szeroka kampania na rzecz zachowania pokoju — jako środek zdemaskowania zbrodniczych machinacji podlegaczy wojennych — ma obecnie znaczenie pierwszorzędne.

JÓZEF STALIN

(Fragment odpowiedzi Józefa Stalina korespondentowi „Prawdy“ na pytanie: „czy wojna jest nieunikniona“)

PIERWSZY MAJA 1951 ROKU

Święto 1 Maja bieżącego roku obchodzimy w okresie wielkich sukcesów gospodarczych i społecznych, w okresie pogłębiania frontu obrony pokoju.

Opierając się na wzorach i doświadczeniach Związku Radzieckiego, korzystając z jego pomocy, przystąpiliśmy do realizowania wyższego etapu na drodze nieustannego rozwoju i postępu — do budowy podstaw socjalizmu i znajdujemy się już w drugim roku tego ogromnego, zakreślonego na lat sześć przedsięwzięcia.

„Plan 6-letni, to plan likwidacji naszej słabości, zacofania, a więc i bezbronności“ — powiedział prezydent Bolesław Bierut na VI-tym Plenum KC PZPR. Dla obrony i umocnienia pokoju i naszej niepodległości musimy uczynić Polskę jak najsilniejszą. Bo tylko siła nasza i siła naszych sprzymierzeńców jest w stanie zmusić imperialistycznych agresorów do poszanowania pokoju i niepodległości narodów.

W zrozumieniu tego wielkiego zadania, jakim jest wzmocnienie potencjału gospodarczego naszego kraju — zobowiązania 1-szo majowe polskich robotników w dziedzinie motoryzacji stanowią w roku bieżącym, poważny wkład świadomego wysiłku i woli, który przyczyni się do przedterminowego wykonania Planu 6-letniego i do jego przekroczenia.

Zobowiązania te — to:

- *uruchomienie taśmy montażowej samochodów w Starachowicach;*
- *podjęcie się wykonania planu, zakreślonego na rok 1951, w przeciągu 10-ciu miesięcy — przez pracowników Fabryki Samochodów Osobowych;*
- *zobowiązania, przynoszące milionowe zyski, powzięte przez robotników Zakładów Sprzętu Transportowego;*
- *rozszerzenie, umasowienie współzawodnictwa długofalowego wśród kierowców PKS i przedsiębiorstw spółdzielczych i uspołecznionych, które pozwoli przedłużyć przebiegi międzynarodowe wozów — w sumie o miliony kilometrów.*

W ramach dalszych przemian strukturalnych naszego systemu gospodarczego osiągamy duże

wyniki na terenie spółdzielni pracy warsztatowych: remontowych i produkcyjnych oraz spółdzielni pracy transportowych i komunikacyjnych. Zobowiązania z okazji międzynarodowego święta pracy, podjęte w roku bieżącym, przyczynią się do osiągnięcia poważnych oszczędności na odcinku kosztów i sprzętu, a rozmiary i ilość tych zobowiązań przekonują nas o wielkim postępie w dziedzinie uświadomienia obywatelskiego i klasowego wśród ogółu pracowników sektora spółdzielczego w motoryzacji.

Realizacja tych i wielu innych, podjętych przez naród polski zobowiązań, wymaga mobilizacji wszystkich jego sił i jak najbardziej zwartego zcementowania wobec prób rozbicia przez obóz imperialistyczny.

Pokoju, szczęśliwej i silnej Polski, pragną szerokie masy miast i wsi, zarówno partyjni, jak i bezpartyjni, pokoju pragnie cały naród. Skupić te masy i przewodzić im w walce może tylko klasa robotnicza, która pod przewodnictwem partii wzięła w swe ręce losy narodu i od 6 lat, w sojuszu z małą i średniorolnym chłopem, z pracującą inteligencją — buduje podstawy nowego, sprawiedliwego ustroju — socjalizmu.

Klasa robotnicza musi i powinna zgromadzić wokół siebie i pod swym kierownictwem jeszcze szersze niż dotychczas masy narodu, zmobilizować do czynnego uczestnictwa w walce o pokój i Plan 6-letni tych wszystkich, którym droga jest Polska wolna, silna i sprawiedliwa.

Dlatego też, tegoroczne hasła, postawione przez VI Plenum KC PZPR, hasła walki o pokój, o realizację i przedterminowe wykonanie Planu 6-letniego, o zwarty i silny front narodowy — mają całkowitą gwarancję ich wykonania, ponieważ znajdują żywy oddźwięk w sercach wszystkich Polaków, którzy w dniu święta 1 Maja manifestować będą swoją wolę pokoju, złożą meldunki o wykonywaniu zobowiązań produkcyjnych, udokumentują swą postawą solidarność całego narodu, zjednoczonego i świadomego zadań i swojej roli w umacnianiu siły gospodarczej własnego państwa, a co za tym idzie — w umacnianiu potęgi i znaczenia obozu pokoju na świecie.

JAN RUSTECKI

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego

FRONTEM DO NOWYCH ZADAŃ

Drugi rok wielkiego planu budowy podstaw socjalizmu w naszym Kraju jest rokiem przełomowym dla dalszego rozwoju motoryzacji. „Star 20” wszedł na taśmową produkcję, Fabryka Samochodów w Lublinie przygotowuje produkcję samochodów ciężarowych, fabryka ciągników „Ursus” zwielokrotniła swoją produkcję, podnosi się stale ilość wyprodukowanych motocykli SHL, fabryka na Żeraniu wypuści partię wozów osobowych, wykonanych rękami polskiego robotnika, wysiłkiem polskich techników i inżynierów, którzy dopiero w Polsce Ludowej mają możliwość rozwinąć swoją twórczą myśl i inicjatywę — pracować nie dla rodzimych i obcych wyzyskiwaczy, lecz dla dobra i potęgi gospodarczej własnego narodu.

W roku bieżącym przesiadamy się więc zdecydowanie na „konie mechanizacji — na auta własnej produkcji“ (cytata z przemówienia Prezydenta Bieruta — red.), likwidujemy zacofanie gospodarcze, zdobywamy trwałą niezależność, bazę przemysłową dla drugiej, obok kolei, gałęzi transportu i komunikacji, mianowicie dla transportu drogowego, tak ważnego zarówno dla potrzeb rozwijającego się przemysłu, nowych miast i osiedli, jak i dla naszej wsi, kroczącej w szybkim tempie do nowych, wyższych form gospodarki społecznej.

Patrząc z dumą na osiągnięcia w dziedzinie motoryzacji nie zapominamy, że wysiłki polskiego robotnika, technika i inżyniera mogły odnieść sukces tylko dzięki bratniej pomocy wielkiego Związku Radzieckiego, przy współpracy z państwami demokracji ludowej, w ciągłej walce z pozostałościami wroga klasowego, z agenturami imperializmu amerykańskiego, realizując wskazania awangardy klasy robotniczej — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Powstanie w roku bieżącym Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego stworzyło ramy organizacyjne dla planowej gospodarki w dziedzinie zagadnień transportu i komunikacji samochodowej, właściwego wykorzystania taboru samochodowego, rozwoju kultury technicznej wśród najszerszych rzesz naszego społeczeństwa w zakresie motoryzacji.

Jakież są czołowe zadania stojące przed nowo utworzonym resortem Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego?

1. Jednym z najpoważniejszych zadań stojących przed naszym resortem jest rozszerzenie tzw. zaplecza niezbędnego dla rozwoju transportu motorowego, a więc baz remontowych,

stacji obsługi — z odpowiednio przeszkolonym personelem.

2. Opracowanie wytycznych dla rozwoju sieci komunikacji i transportu drogowego z uwzględnieniem rozwijającego się przemysłu i produkcji rolnej.

3. Przeprowadzenie badań i realizacji wytycznych w zakresie racjonalnego wykorzystania taboru samochodowego we wszystkich jednostkach gospodarczych.

4. Ujednolicenie przepisów w zakresie ruchu pojazdów mechanicznych, z uwzględnieniem bezpieczeństwa na drogach publicznych — w związku z rozwojem sieci transportu motorowego.

Wykonanie tych zadań wymagać będzie ścisłej współpracy naukowców z racjonalizatorami, ścisłego powiązania praktycznych wiadomości z zakresu transportu samochodowego — z najważniejszymi zdobyczami naukowymi w tej dziedzinie.

Obok własnych osiągnięć służyć nam będzie wzorem najbardziej postępową radziecką organizacją transportu, pomoc braterska jakiej nam udziela nasz potężny sojusznik i przyjaciel — ZSRR.

Mamy w szeregach transportowców samochodowych wielu zdolnych i ofiarnych pracowników, zasłużonych w organizacji naszego transportu, lecz zadania jakie nakłada na nas Plan 6-letni mogą być realizowane tylko wówczas, gdy z doświadczeń jednostek korzystać będzie szeroka rzesza transportowców, gdy wyczyni jednostek uogólnione zostaną w codziennej pracy przez wszystkich pracowników transportu, rozwijając socjalistyczne współzawodnictwo pracy, walcząc o nowy socjalistyczny transport — służący podnoszeniu poziomu życiowego mas pracujących i wzmocnieniu potęgi gospodarczej naszej Ojczyzny.

Gdy w krajach kapitalistycznych rządy zdra dy narodowej, podporządkowane imperializmowi amerykańskiemu, likwidują gałęzie gospodarki służącej pokojowym potrzebom mas ludowych, w naszym Kraju realizujemy Plan 6-letni, który zmienia strukturę gospodarczą naszego Kraju, stawiając go w rzędzie jednego z bardziej uprzemysłowionych krajów świata.

Gdy łamie się gmach gospodarki kapitalistycznej i strach przed własną klasą robotniczą rodzi szaleńcze plany agresji, naród nasz w swej twórczej, pokojowej pracy likwiduje wiekowe

zacofanie — stale podnosząc swój byt materialny. Dla szybszej realizacji naszych zadań, dla szybszej i tańszej realizacji Planu 6-letniego — planu pokoju i dobrobytu, dla szybszego marszu do socjalizmu — służyć będzie wysiłek zdyscyplinowanej rzeszy pracowników transportu drogowego i lotniczego.

Dowodzą tego zobowiązania produkcyjne podejmowane przez pracowników transportu z okazji Święta 1 Maja, święta pracy i walki o socjalizm i pokój, walki jaką prowadzi międzynarodowa klasa robotnicza, na drodze do ostatecznego zwycięstwa sił postępu i socjalizmu na całym świecie.

Jan Rustecki

UTWORZENIE MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

W dniu 26 lutego 1951 r. Sejm Rzeczypospolitej uchwalił ustawę o organizacji władz w dziedzinie komunikacji. W wyniku tej Ustawy, która weszła w życie w dniu 14 marca 1951*) r., dotychczas istniejące od roku 1926 Ministerstwo Komunikacji zostało zniesione, a utworzone zostały dwa nowe Ministerstwa:

1) Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego oraz

2) Ministerstwo Kolei.

Ogrom zadań, jakie w Planie 6-cio letnim stoją przed transportem zarówno kolejowym jak i drogowym, lotniczym oraz wodnym, a nade wszystko wzrastające znaczenie transportu samochodowego dla budowy Państwa Socjalistycznego, wymagają odpowiedniego pod względem organizacyjnym ustawienia władz centralnych w dziedzinie komunikacji.

Ustawa z dnia 26 lutego 1951 r. tworzy odrębne Ministerstwo od spraw transportu drogowego oraz lotniczego. Do zakresu działania tego Ministerstwa należy w zakresie spraw nas obchodzących: naczelne kierownictwo budowy i utrzymania dróg publicznych, wydawanie przepisów o budowie, utrzymaniu i eksploatacji dróg publicznych, wydawanie przepisów o ruchu i bezpieczeństwie drogowym, organizowanie publicznego transportu drogowego i jego obsługi technicznej, normowanie techniczne oraz typizacja budowli, urządzeń i sprzętu w zakresie transportu drogowego, koordynowanie przepisów samochodowych, kontrola ruchu samochodowego oraz wykonywania przepisów o racjonalnej gospodarce samochodowej, wydawanie przepisów o rejestracji, udzielaniu prawa jazdy oraz zezwoleń na prowadzenie zakładów transportu samochodowego i jego obsługi, prowadzenie przedsiębiorstw produkcyjnych, budowlanych, projektowych oraz handlowo-usługowych, związanych z budową dróg publicznych oraz transportem drogowym, wydawanie przepisów przewozowych dla transportu drogowego, wydawanie tariff na przewozy osób, bagaży i towarów w transporcie drogowym, wydawanie przepisów o przewozie poczty w publicznym transporcie samochodowym oraz wszelkie inne sprawy z zakresu transportu drogowego, przekazane szczególnymi przepisami.

Na podstawie upoważnienia, zawartego w art. 6 tejże Ustawy, Rada Ministrów wydała rozporządzenie ustalające szczegółowo zakres działania Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego.**).

W § 2 tego rozporządzenia wyliczone są szczegółowo czynności, które wchodzi w zakres działania Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego. Są one następujące:

1) kierowanie działalnością podległych przedsiębiorstw transportowych, produkcyjnych, budowlanych, projektowych i handlowo usługowych oraz zatwierdzanie planów gospodarczych tych przedsiębiorstw;

2) wydawanie, nadzór i kontrola wykonania przepisów w zakresie: budowy, utrzymania i eksploatacji dróg publicznych, porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego, rejestracji pojazdów samochodowych i wydawania pozwoleń na prowadzenie pojazdów oraz przepisów racjonalnej gospodarki samochodowej i przepisów przewozowych dla transportu drogowego;

3) ustalanie normatywów technicznych i technologicznych dla podległych przedsiębiorstw;

4) opracowywanie dokumentacji technicznej i typowych projektów w zakresie budownictwa drogowego;

5) organizowanie publicznego transportu drogowego i jego obsługi technicznej;

6) koordynowanie przewozów samochodowych;

7) ustalanie zasad utrzymania i eksploatacji pojazdów samochodowych;

8) współdziałanie w organizowaniu krajowej produkcji w dziedzinie transportu samochodowego;

9) sprawy wydawania zezwoleń na zarobkowy przewóz osób i towarów w publicznym transporcie drogowym oraz na prowadzenie zakładów obsługi technicznej transportu drogowego;

10) wydawanie przepisów o przewozie poczty w publicznym transporcie samochodowym;

11) sprawy kadr w zakresie podległych przedsiębiorstw oraz w zakresie zleconym przez Prezesa Rady Ministrów, jeżeli chodzi o kadry w gospodarce samochodowej;

12) współdziałanie z właściwymi ministrami w sprawach programów nauczania, kształcenia i zatrudniania kadr w dziedzinie transportu drogowego; i wreszcie

13) organizowanie badań naukowych i nadzorowanie podległych instytutów naukowo-badawczych.

Wymienione wyżej sprawy nie obejmują zagadnień turystyki, które zostały przekazane Ministrowi Kolei.

Tymczasowa organizacja Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego została ustalona w statucie tegoż Ministerstwa, ogłoszonym w Nr 24 Monitora Polskiego. Zgodnie ze statutem Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego dzieli się na następujące komórki organizacyjne: Gabinet Ministra; Departament Planowania (wydziały: 1. Planów Zbiorczych; 2. Planowania Eksploatacji; 3. Planowania Produkcji; 4. Statystyki i Sprawozdawczości); Departament Kadr; Biuro Szkolenia Zawodowego; Departament Organizacji, Zatrudnienia i Plac; Departament Finansów; Departament Zaopatrzenia; Biuro Inwestycyjne; Departament Techniki (Wydziały: 1. Norm Eksploatacyjno-Technicznych; 2. Obsługi Technicznej i Napraw; 3. Postępu Technicznego; 4. Produkcji Warsztatowej; 5. Budownictwa oraz 6. Samodzielnego Referatu Bezpieczeństwa i Higieny Pracy); Departament Kontroli; Biuro Gospodarcze; Departament Dróg Publicznych oraz Departament Lotnictwa Cywilnego.

W skład Ministerstwa wejdą również: Dyrekcja Naczelną PKS oraz Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego (dawne Zakłady Sprzętu Transportowego). (eo)

*) Ustawa z dnia 26 lutego 1951 r. o organizacji władz w dziedzinie komunikacji (Dz. U. R. P. Nr 14 poz. 108).

**) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 lutego 1951 r. w sprawie zakresu działania władz naczelných w dziedzinie komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 14 poz. 111).

STAR 20 NA TAŚMIE

Dzień 2 kwietnia 1951 roku — to data pamiętna i ważna w dziejach motoryzacji naszego kraju, to dzień uruchomienia taśmowego montażu samochodu ciężarowego polskiej konstrukcji, marki „Star 20”. Dla setek tysięcy osób pracujących dzisiaj w transporcie drogowym uruchomienie potokowego montażu ciężarówki produkowanej w Polsce jest sztandarem osiągnięć zatknętych na jednym z etapów rozwiązywania trudnego zagadnienia motoryzowania Polski.

Przyzwycailiśmy się w Polsce Ludowej do osiągnięć w skali potężnej, w skali dotychczas w historii naszego kraju niespotykanej. Mimo to jednak fakt zakończenia ważnego etapu w naszej produkcji motoryzacyjnej spotkał się z dużym zainteresowaniem, które dowodzi, że sprawa zasadniczych usprawnień transportowych naszego kraju jest wszystkim bliska i droga.

Wyczyn Zakładów Starachowickich ma jeszcze jeden aspekt, którego nie można pominąć. Uruchomienie taśmowej produkcji samochodów w Polsce — to zasadniczy przełom w rozwiązywaniu tradycyjnego „zagadnienia motoryzacyjnego”, tak umiejętnie i troskliwie gmatwanego, chowanego pod sukno i w konsekwencji grzebanego przez rządy przedwrześniowe. Zamiast opierania pseudo - motoryzacji kraju na kosztownym imporcie luksusowych samochodów osobowych, lub na sprzęcie składanym w rachitycznych montowniach, finansowanych przez kapitał zagraniczny, dbający tylko i jedynie o jak największe zyski wyciskane z polskiego społeczeństwa — dziś w Polsce Ludowej opieramy motoryzację kraju na rodzimych wytwórniach, produkujących sprzęt motoryzacyjny rękami polskiego robotnika i z polskich surowców — dla osiągnięcia poprawy bytu wszystkich obywateli.

Fala motoryzacyjna ruszyła z miejsca i posuwa się coraz szybciej naprzód, ogarniając coraz to nowe odcinki, znacząc swe pozycje coraz to nowymi osiągnięciami. Dziś zdobyliśmy „wzgórze oporu” nazwane taśmową produkcją polskiej ciężarówki. Jeszcze w roku bieżącym zdobędziemy inne pozycje — Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu wypuści pierwszą partię wozów osobowych, fabryka ciągników „Ursus” wielokrotnie swoją produkcję, podobnie jak i fabryki wytwarzające motocykle SHL, wreszcie Fabryka Samochodów w Lublinie przygotuje produkcję samochodów ciężarowych. Oto krótki szkic głównych osiągnięć na odcinku motoryzacyjnym, osiągnięć których dokonanie jest możliwe tylko w warunkach ustroju socjalistycznego.

Zastanówmy się chwilę, jakie są podstawowe przy czyny rozbudowania podstaw motoryzacji naszego kraju. Jedną z najważniejszych jest niewątpliwie przy-

spieszenie uaktywnienia wymiany masy towarowej między miastem a wsią — podstawowy problem w przebudowie gospodarki kapitalistycznej na socjalistyczną. Pamiętać należy nadto, że samochód odgrywa olbrzymią rolę w czynnościach usługowych — w tej dziedzinie jest częstokroć niezastąpiony. Pomaga w pracy, przyspiesza obrót towarowy i przewóz osób, oszczędza drogi czas ludzki — zapewnia szerokim warstwom obywateli szybką i wygodną komunikację, zapewniając tym samym zachowanie pełni sił człowieka przy warsztacie pracy, bądź możliwość pełnego wykorzystania odpoczynku.

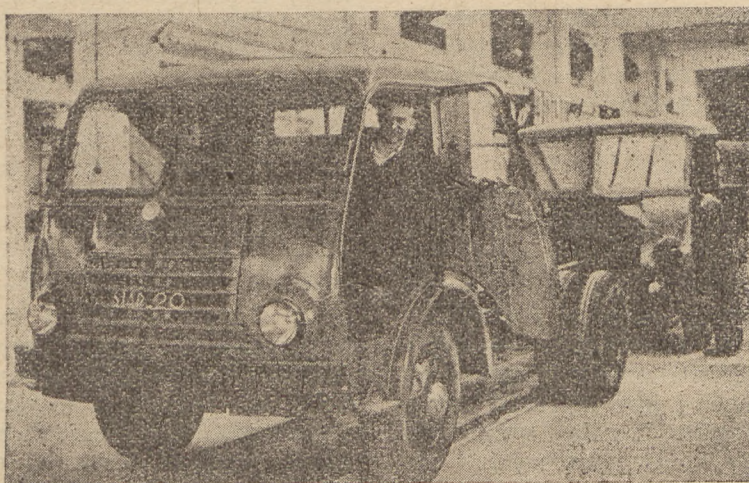
Te założenia spowodowały, że w ostatnim roku Planu Sześcioletniego postawiono wysokie liczby produkcyjne: 25.000 samochodów ciężarowych i 12.000 samochodów osobowych. Te dumne liczby to nasz sztandar, który wskazuje drogę naszej codziennej pracy. Trzeba wyteńczyć wszystkie siły, możliwości i zasoby, aby na czas dobiec zwycięsko do mety.

Aby tę naszą motoryzacyjną metę zwycięsko na czas osiągnąć — produkcja sprzętu motoryzacyjnego musi się opierać na najnowocześniejszych metodach wytwórczych, musi być masowa. Metody te — dotychczas w polskiej produkcji samochodowej nieznane, a szeroko stosowane w Związku Radzieckim — wymagają ścisłego zsynchronizowania procesów wytwórczych wielkiej ilości produkcji pomocniczych, często produkcji bardzo skomplikowanej. Cały zestaw funkcji musi grać tak sprawnie, aby rytm pracy taśmami na chwilę nie uległ zakłóceniu.

I dlatego właśnie uruchomienie taśmy montażowej jest tak ważne, iż fakt ten świadczy niewątpliwie o przezwyciężeniu przez starachowickich robotników, techników i inżynierów wielkich trudności, jakie fabryka miała przy uruchamianiu t. zw. produkcji pomocniczych. Dzięki zrozumieniu celów, dla jakich uruchamia się wytwarzanie samochodów na tak szeroką skalę, dzięki postawie robotników pełnej ofiarności, dzięki czynnemu poparciu partii — trudności przełamanie i taśma ruszyła.

Uruchomienie taśmowego montażu Stara jest dla przemysłu sukcesem produkcyjnym, a dla samochodu, działy, troszczących się o właściwą skalę i należyte tempo motoryzowania kraju, jest widocznym znakiem przełamania raz na zawsze zakorzenionej niewiary w możliwości masowej produkcji samochodów w Polsce. Takie jest psychologiczne znaczenie kwietniowego osiągnięcia Zakładów Starachowickich.

W walce o zmotoryzowanie kraju zdobyliśmy jeszcze jedno „wzgórze oporu”. Twardo, nieustępliwie, zwarcie kroczyć musimy dalej, aż złamiemy wszystkie przeszkody.



Nowy „Star 20” schodzi z taśmy na pierwszą próbę jazdy

ZENON ROMANOWSKI

JAK POWSTAJE PLAN TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNO-FINANSOWY⁽¹⁾

Zagadnienia dotyczące upowszechnienia planów produkcyjnych wielokrotnie były omawiane na łamach „Motoryzacji”. Obecnie podajemy metodykę opracowywania planów w samochodowych jednostkach transportowych. Uwagi podane niżej ułatwią spopularyzowanie planów wśród pracowników komunikacji i transportu samochodowego.

1. PLAN PRZEWÓZÓW

Plan przewozów w transporcie samochodowym, kolejowym, żegludze śródlądowej i morskiej oraz w lotnictwie cywilnym jest podstawową częścią ogólnego planu, sporządzonego przez odpowiednie nadrzędne władze dla potrzeb ogólnokrajowych transportu. Plan przewozów jest produkcyjnym programem, określającym wielkość przewozów w ustalonych kierunkach i w określonych odcinkach czasu. Stanowi on podstawę dla ułożenia planu techniczno - eksploatacyjno - finansowego. Ogólny plan może być ułożony prawidłowo tylko na podstawie dostatecznie uzasadnionego i dobrze opracowanego planu przewozów.

Plan przewozów towarowych określa: przewóz, czyli wielkość przewożonej masy towarowej (w tonach), promienie pracy, czyli średnie odległości przewozów (w kilometrach) i wielkość pracy transportu (w tona/km), z rozbićciem na poszczególne rodzaje ładunków i na poszczególne organizacje, obsługiwane przez daną jednostkę transportową. Plan przewozów powinien likwidować nieracjonalne i równoległe przewozy, zbędne przestoje oraz powinien ustalać prawidłowe kierunki ruchu i racjonalne wykorzystanie taboru. Na podstawie planu przewozów planowany jest tabor samochodowy i wszystkie wskaźniki jego pracy.

Jest to rzeczą zrozumiałą, że plan przewozów samochodowych winien być szarmonizowany z innymi rodzajami przewozów: kolejowym, wodnym, lotniczym — tak by przewozy uzupełniały się, a nie stwarzały wzajemnej konkurencji.

Struktura i wielkość przewozu towarów w każdej samochodowej organizacji gospodarczej, uzależniona jest od jej przynależności branżowej i specyficzności samych przewozów. Przy ustalaniu rozmiaru obrotu towarów — zarówno w mieście, jak i na szlakach — konieczne jest uwzględnienie i ustalenie sezonowości przewozów. Przewóz i jego kierunki ustalane są w skali poszczególnych gałęzi gospodarki, na podstawie analizy sprawozdawczych i statystycznych danych o wielkości obrotów ładunków.

Roczne plany przewozowe dzielone są na plany kwartalne i miesięczne. Na podstawie tych planów publiczne przedsiębiorstwa transportowe zawierają umowy przewozowe z klientami.

Plany kwartalne i miesięczne służą do wystawiania dobowych dyspozycji ładunkowych, grupując je według kierunków, ciężaru, rodzaju — celem wykorzystania pełnej ładowności taboru. Na ich podstawie ustala się pracę poszczególnych kierowców.

Plany przewozów towarowych i pasażerskich, wykonywane przez jednostki samochodowe, powinny stanowić część składową krajowego planu transportowego, który obejmuje wszystkie rodzaje transportu i ustala nie tylko zakres i wielkość pracy samego transportu, ale czynnie wpływa na całokształt racjonalizacji przewozów, zgodnie z ogólnymi interesami gospodarki narodowej.

2 . PLAN ZDOLNOŚCI PRZEWÓZOWEJ TABORU SAMOCHODOWEGO

Opracowanie planu zdolności przewozowej taboru samochodowego opiera się na danych statystycznych z ubiegłych okresów pracy, na obowiązujących rozkładach jazdy w regularnym transporcie i szczegółowym uwzględnieniu planu przewozów.

Plan zdolności przewozowej ustala: przebieg taboru samochodowego w wozach/km, przewóz w tonach lub pasażerach, prace przewozową w tona/km lub osobo/km, przy przyjętych z góry założeniach, które nazywamy wskaźnikami.

Wskaźniki określają dla istniejącego taboru: a) promień pracy, czyli średnią odległość jednej jazdy w jednym kierunku; b) średnią szybkość techniczną; c) średnią długość dnia pracy; d) średnią ładowność (ilość miejsc); e) średni czas na postoje na — i wyładunkowe (lub postoje na przystankach końcowych); f) współczynnik wykorzystania ładowności (miejsc); g) współczynnik wykorzystania przebiegu; h) współczynnik wykorzystania taboru.

Ustalenie promienia pracy, czyli średniej odległości jednej jazdy, jest podstawowym zagadnieniem, które charakteryzuje warunki transportu. Na przykład: a) szybki transport towarów łatwo psujących się na dalszą odległość (kilkaset km); b) dowóz towarów z kolei lub do kolei; c) wywóz mas ziemi w budownictwie na odległość kilku km; d) komunikacja autobusowa międzymiastowa; e) komunikacja autobusowa miejska; f) komunikacja autobusowa podmiejska.

Średnia długość jednej jazdy zależy od charakteru przewozów. Przewozy dalekobieżne mają inny charakter niż przewozy dokonywane na małą odległość. W pierwszym przypadku możliwe i pożądane jest osiągnięcie największej szybkości technicznej. Czas za i wyładowania odgrywa tu niewielką rolę w stosunku do czasu jazdy. Samochód ruchu dalekobieżnego wykona w okresie planowanym duże przebiegi i przewiezie stosunkowo mało ton lub pasażerów. W drugim przypadku duża szybkość nie jest osiągalna, a czasy użyte na postoje celem naładowania i wyładowania samochodu odgrywają większą rolę, niż czas samej jazdy.

Średnia odległość jednej jazdy wynika z planu przewozowego. Średnia szybkość techniczna zależy od: a) właściwości technicznej pojazdu; b) warunków w jakim transport się odbywa.

Przykład: Samochód ciężarowy lekki, o ładowności poniżej 3 tony, może osiągnąć wyższą średnią techniczną szybkość od samochodu ciężarowego o ładowności około 10 ton, jadącego z przyczepą. Samochód osobowy jest szybszy od samochodu ciężarowego (decyduje zawsze stosunek mocy silnika do własnej wagi pojazdu). Ciężki samochód ciężarowy może osiągnąć większą szybkość od samochodu lekkiego, jeżeli porusza się po drodze o nawierzchni twardej i gładkiej, gdy przyjmujemy, że samochód lekki porusza się musi po miękkiej drodze gruntowej. Decyduje w tym przypadku o szybkości jakość drogi. Podobny wpływ ma teren nizinny, lub górzisty, a wreszcie przełotność samej drogi. Szybkości na drodze wąskiej o wielkim natężeniu ruchu są mniejsze niż na drodze szerokiej, lub mało uczęszczanej. Ponadto decydować mogą przepisy porządkowe, ograniczające szybkość ruchową (np. w miastach).

Średnia długość dnia pracy zależy od tego czy wykonywana jest jedna ośmiogodzinna dniówka w ciągu doby, czy też praca odbywa się na dwie lub trzy zmiany. W ruchu pasażerskim decyduje o długości dnia pracy nasilenie potrzeb komunikacyjnych.

Ładowność samochodów ciężarowych i przyczep w transporcie towarowym — w tonach, a średnia pojemność autobusu — określone ilości pasażerów, zależne są od wielkości jedno-razowego przewozu.

Transporty towarowe, zwłaszcza dalekobieżne, pozwalają na zastosowanie samochodów o wysokiej ładowności. Transporty dorywcze, przy których elastyczność, a za tym podzielnosc ładunku, odgrywa dużą rolę, wymagają z reguły samochodów o mniejszej ładowności.

Transporty masowe na małą odległość wymagają zastosowania mechanicznego naładowania i wyładowania (wywrotki), albo rozdzielania przyczep od wozu (ciągnika) zależnie od rodzaju towarów.

W ruchu osobowym komunikacja na głównych szlakach, w dużych miastach oraz komunikacja podmiejska wymaga autobusów o wielkiej pojemności, które w komunikacji lokalnej o małym nasileniu nie mogłyby być zapełnione. Zastosowanie małych autobusów w takich przypadkach będzie racjonalniejsze.

Czas wymagany na za i wyładunek zależy od rodzaju ładunków i opakowania, od wielkości pojazdów i sposobu ładowania.

Przykład: Towar w pojemnikach (kontejnerach) lub skrzyniach może być prędzej wyładowany niż towar przewożony luzem. Towar ciężki — niepodzielny wymaga dłuższego czasu na wyładunku, niż towar lekki np. w beczkach. Stosując mechanizację na- lub wyładunku, lub jednego i drugiego, czasy na za i wyładunek skracają się bardzo znacznie. Przy zastosowaniu ciągników z garniturem wymiennych przyczep (lub naczepów w razie stosowania ciągnika siodłowego), które odcepią się od ciągnika celem wykonania na i wyładunku, uwzględnia się czas tylko potrzebny na doczepienie i odcepienie przyczep (lub naczepów). Czasy na i wyładunku planuje się według norm M. K.

Współczynnik wykorzystania ładowności (w ruchu osobowym wykorzystania miejsc), wyraża stosunek pomiędzy rzeczywistym załadowaniem (zapełnieniem) pojazdu, a największą możliwością jego załadowania (zapełnienia). Na przykład: samochód o ładowności 5 ton średnio przewozi 4,5 ton. Współczynnik wykorzystania ładowności — $\frac{4,5}{5} = 0,9$. Autobus ma 50 miejsc średnio przewozi 40 pasażerów. Współczynnik wykorzystania wynosić będzie — $\frac{40}{50} = 0,8$.

Współczynnik wykorzystania przebiegu jest to stosunek wozu/km, które wykona pojazd z ładunkiem — do ogólnej ilości przebiegów planowanych wozu/km. Jeżeli pojazd stale jest załadowany podczas całego obiegu — to znaczy przy jeździe w obydwu kierunkach — to współczynnik załadowania wynosić będzie 1. Jeżeli pojazd przewozić towar będzie tylko w jednym kierunku, to współczynnik jest 0,5.

Współczynnik wykorzystania taboru wyraża stosunek dni w okresie planowania, podczas których pojazd ma być w pracy — do ogólnej ilości dni w okresie planowania. Dni postoju wynikają z przyczyn eksploatacyjnych lub technicznych. Pierwsze wynikają z charakteru przewozów — jak np. niedziele i święta, które nie powodują przestoju w ruchu autobusowym natomiast powodują przestoje w przewozach towarowych, lub przerwy w ruchu spowodowane zamknięciem dróg na pewien okres czasu itp. Drugie wynikają z potrzeby wykonania określonych przeglądów kontrolnych, napraw bieżących i głównych.

Od właściwego ustalenia wskaźników zależy jest realność planu. Plany zdolności przewozowej ustala się dla grupy jednakowych pojazdów samochodowych (również i przyczep), a następnie sumuje się je na ogólnym arkuszu zbiorczym.

W grupy jednakowych pojazdów łączymy jazdy mechaniczne: a) jednej marki; b) jednego typu; c) z jednakowym silnikiem, napędem i układem hamulcowym; d) o jednakowej ilości kół i jednakowym ogumieniu. Pojazdy różni się mogą rozstawem osi, kształtem ramy i nadwoziem oraz innymi drobnymi szczegółami wykonania.

Sporządzając plan zdolności przewozowej taboru, podobnie jak w innych planach, należy stosować w całej rozciągłości wyniki współzawodnictwa i racjonalizatorstwa, które gwarantują wzrost efektów wykorzystania taboru samochodowego i tworzą dogodne warunki do usprawnienia pracy taboru.

3. PLAN ZAOPATRZENIA W TABOR SAMOCHODOWY

Gdy zostały ustalone zamierzenia przewozu taborem samochodowym, wtedy instytucja przewozowa przystępuje do obliczenia ilości i jakości taboru samochodowego, potrzebnego do wykonania planowych przewozów. W pierwszym rzędzie należy dobrać odpowiednie typy pojazdów tak, by odpowiadały warunkom i potrzebom pracy. Tylko przez właściwe dostosowanie typów pojazdów do potrzeb i warunków pracy jest możliwe pełne, racjonalne wykorzystanie taboru w transporcie samochodowym. W tym celu sporządza się plan zdolności przewozowej posiadanego taboru, a następnie część planu, którą można wykonać, pod warunkiem uzupełnienia taboru nowymi jednostkami.

Ustalenie potrzebnej ilości pojazdów samochodowych wykonywane jest dla każdego typu samochodu oddzielnie przez:

1) ustalenie według planu przewozów rozmiaru pracy transportowej (w ton/km lub osobo/km w planowanym okresie — rok, kwartał, miesiąc, doba), jaki ma wykonać dany typ pojazdu;

2) ustalenie według planu zdolności przewozowej — wydajności pracy samochodu każdego typu w planowanych warunkach (tono/km względnie osobo/km);

3) dzieląc rozmiar pracy transportowej w tono/km (lub osobo/km) przez zdolność przewozową samochodu, wyrażoną również w tono (lub osobo/km), otrzymujemy potrzebną ilość samochodów danego typu.

Przy ustalaniu typów samochodów, należy uwzględnić nowoczesne właściwości techniczne i ekonomiczne taboru samochodowego.

Po ustaleniu zapotrzebowania na pojazdy samochodowe — z rozbiciem na poszczególne typy, porównuje się je ze stanem posiadania taboru w momencie planowania. Jeżeli posiadane ilości samochodów nie wystarczają do wykonania zadań planem ustalonym, to sporządza się plan uzupełnienia stanu z podziałem na typy i marki.

Należy ponadto przewidzieć samochody służące do zaspakajania tak zwanych potrzeb własnych jednostki (technicznych i administracyjnych). Będą to samochody pogotowia technicznego, samochody osobowe dla łączności, ciężarowe — dla potrzeb gospodarczych i materiałowych. Ilość tych samochodów planuje się od-

dzielnie, stosownie do rzeczywistych potrzeb jednostki.

Po ustaleniu planu zaopatrzenia w tabor przystępuje się do sporządzenia planu wozu/dni w posiadaniu. W tym celu należy:

1) wykreślić z ewidencji pojazdy silnikowe i przyczepy przeznaczone do wycofania, a pozostałą ilość stanu posiadania pomnożyć przez ilość dni kalendarzowych planowanego okresu;

2) ilość pojazdów, przeznaczonych do wycofania z obiegu, pomnożyć przez ilość dni kalendarzowych, do przewidzianego terminu ich skreślenia z inwentarza;

3) ilość nowych pojazdów, których otrzymanie przewiduje się, pomnożyć przez ilość dni kalendarzowych — od momentu ich zaplanowanego przybycia do końca planowanego okresu;

4) dzieląc sumę trzech wyżej wymienionych ilości wozu/dni przez ilość dni planowanego okresu, otrzymamy średnio - inwentarzowy stan pojazdów, przewidywanych do eksploatacji w planowanym okresie.

Wozu/dzień w posiadaniu nie uwzględnia ładowności taboru. Dlatego należy, jednocześnie z ustaleniem ilości wozu/dni w posiadaniu, ustalić ilość wozu/tono/dni dla całego taboru. W tym celu ilość wozu/dni każdej grupy samochodów mnoży się przez ładowność danego typu samochodu i należy dodać otrzymane wyniki. Wozu/tono/dni ustalają moc taboru.

Tak opracowany plan taboru samochodowego ustali: racjonalną strukturę taboru, zagwarantuje najbardziej celowe jego wykorzystanie i pełne wykonanie zaprojektowanych przewozów przy pomocy najmniejszej ilości środków transportowych.

W planie należy również uwzględnić wszelkie zmiany rozwojowe, jakie zaistnieją w związku z wykonaniem Planu 6-letniego oraz w miarę możliwości zastosowania gazogeneratorów i zbiorników na gaz, zwiększenie ilości przyczep oraz zastosowanie wywrotek i ciągników.

4. PLANOWANIE OBSŁUGI I NAPRAW TABORU

Planowanie obsługi i napraw taboru ma na celu ustalenie ilości poszczególnych czynności obsługi i napraw niezbędnych do utrzymania taboru w stanie gotowości technicznej.

Plany obsługi i napraw taboru sporządzane przez poszczególne instytucje przewozowe mogą być łączone w ogólny państwowy plan napraw, który pozwala na racjonalne wykorzystanie istniejących urządzeń naprawczych i skrócenie czasu postoju samochodów w naprawie (oraz oczekujących na naprawę), nie tylko w poszczególnych instytucjach, lecz i sumarycznie — w skali krajowej.

Opracowanie tego planu w transportowych jednostkach samochodowych opiera się na normach instrukcji wydanej przez Dep. Sam. Min. Kom. „SM 162”, gdzie punktami wyjściowymi są normy międzyprzeglądowe i międzynaprawcze przebiegów oraz normy czasowe dla poszczególnych rodzajów obsługi i napraw, oddzielnie dla różnych typów pojazdów samochodowych.

Pierwszym etapem pracy jest wyliczenie planowej ilości czynności obsługowych i naprawczych. Wyliczenie tych czynności dokonuje się oddzielnie dla każdego typu samochodu w następującej kolejności:

1) ilość codziennych przeglądów ustala się zgodnie z ilością wozów/dni pracy;

2) przy obliczaniu ilości napraw i przeglądów technicznych ustala się najpierw ilość napraw głównych — przez podzielenie ogólnego przebiegu samochodów danego typu przez normę przebiegu międzynaprawczego do naprawy głównej;

3) dla obliczenia ilości napraw średnich dzieli się ten sam przebieg ogólny przez normę przebiegu międzynaprawczego dla napraw średnich, a od otrzymanego w ten sposób wyniku odejmuje się ilość napraw głównych;

4) dzieląc następnie planowany przebieg ogólny przez normę przebiegu przewidzianą dla poszczególnych rodzajów przeglądów technicznych i odejmując od otrzymanych wyników ilości napraw wyższych stopni, otrzymujemy w rezultacie potrzebną ilość przeglądów technicznych, oddzielnie pierwszych i drugich.

Metoda ta nie uwzględnia jednak faktycznego stanu technicznego pojazdów i faktyczne-

go ich przebiegu od ostatniej naprawy, nie jest więc dostatecznie dokładną.

Najbardziej prawidłowym sposobem jest ustalenie potrzebnej ilości napraw i przeglądów według indywidualnych wykresów dla każdego pojazdu, z uwzględnieniem stanu technicznego, czasu przestoju w naprawach i planowanej pracy.

Sumaryczne zestawienie danych z wykresów dostarcza pełnego obrazu pracy samochodów i umożliwia ułożenie prawidłowego planu produkcyjnego własnych warsztatów naprawczych i stacji obsługi.

Jednostki transportu samochodowego, posiadające własne warsztaty naprawcze lub stacje obsługi, dokładnie obliczają ich zdolność przepustową i dostosowanie jej do realnych potrzeb, które wypływają z planu przewozów.

Programy produkcyjne warsztatów naprawczych i stacji obsługi są opracowywane oddzielnie i — stosownie do struktury organizacyjnej — zespalane z całokształtem planu jednostki.

Jednocześnie z programem produkcyjnym układa się plan zatrudnienia i zapotrzebowania części zamiennych oraz oblicza się koszty własne poszczególnych konserwacji i napraw.

Przy układaniu planu konserwacji i napraw taboru samochodowego należy uwzględnić wyniki pracy przodowników i racjonalizatorów, których osiągnięcia zwiększą przebiegi międzynaprawcze i zmniejszą przestoje samochodów w naprawach. (d. c. n.).

Zenon Romanowski

Opracowano na podstawie źródeł ZSRR: „Planowanie i uczt awtomobilnego transporta”; A. Bronszejn, B. Budzin — Woprosy Awtomobilnogo Transporta. Zbornik trudow.

IGNACY CIEPLAK

RUCH WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY NA NOWYM ETAPIE

Współzawodnictwem w transporcie morskim, lotniczym, śródlądowym i samochodowym kieruje Związek Zawodowy Transportowców. Organizacja i kierownictwo tym ruchem opierało się dotychczas na czterech Głównych Komitetach branżowych współzawodnictwa pracy oraz na okręgowych i zakładowych komitetach, które składały się od 7 do 16 członków — zależnie od potrzeb i warunków, w jakich miał pracować powołany komitet przy danej jednostce organizacyjnej. Komitety prowadziły współzawodnictwo i oceniały wyniki na podstawie obowiązujących regulaminów.

Należy podkreślić, że w miarę rozwoju współzawodnictwa — zostali powołani referenci współzawodnictwa w Okręgach ZZT i w zakładach pracy o większej ilości współzawodniczących. Referenci ci weszli w skład komitetów.

Praca organów kierujących współzawodnictwem we wszystkich działach gospodarki narodowej w świetle uchwał V i VI Plenum Centralnej Rady Związków Zawodowych — wykazała niedociągnięcia. Głównym niedociągnięciem w pracy związków zawodowych jest niedostateczna działalność w dziedzinie umasowienia nowych form współzawodnictwa pracy. Instancje związkowe powinny bez pośrednio organizo-

wać i kierować ruchem współzawodnictwa. W praktyce prowadziły współzawodnictwo tylko same komitety, ograniczając się do biurokratycznego traktowania zagadnień współzawodnictwa.

Dotychczas oceny wyników współzawodnictwa dokonywały tylko same Komitety. Taki sposób podsumowywania w oderwaniu od współzawodniczących, a często i bez udziału rady zakładowej i dyrekcji zakładu pracy — nie mobilizował mas do współzawodnictwa i nie dawał gwarancji słusznej oceny wyników współzawodnictwa.

Oprócz tego, na obecnym etapie współzawodnictwa, hamulcem dla nowych form stały się przestarzałe już regulaminy. W pierwszym okresie nadawały one współzawodnictwu formy organizacyjne i dlatego spełniły swoją rolę pozytywną. Wobec wzrostu uświadczenia klasy robotniczej i wobec bogactwa form współzawodnictwa — obecnie regulaminy stały się czynnikiem hamującym, nie nadążającym za inicjatywą mas i rozwojem produkcji.

Rozwój współzawodnictwa pracy nie może iść po linii schematycznego regulaminowego ujmowania tego ruchu, natomiast treścią jego powinny być zobowiązania pracowników konkretnie sformułowane.

Do umasowienia nowych form współzawodnictwa pracy potrzebna jest znajomość zadań produkcyjnych przez każdego pracującego, zespół, całą załogę. Tow. Bierut powiedział: „gdy każdy robotnik spośród załogi zna zadanie planowe, rozumie je, i świadomie uczestniczy w jego wykonaniu — zatroszczy się o to, aby przeciwstawić się wszelkiemu marnotrawstwu, aby w pełni wykorzystać istniejące rezerwy, aby zabezpieczyć maksymalną wydajność pracy zarówno swojej, jak i całej załogi“.

V Plenum CRZZ — jako warunki umasowienia współzawodnictwa pracy wskazało:

1) doprowadzenie planu do świadomości każdego robotnika;

2) podejmowanie konkretnych zobowiązań przez samych robotników;

3) systematyczne przenoszenie doświadczeń przodujących robotników i brygad na całą załogę;

4) systematyczne przeprowadzanie kontroli zobowiązań z udziałem szerokich mas, biorących udział we współzawodnictwie — robotników, majstrów, techników i inżynierów oraz szeroką popularyzację wyników i osiągnięć.

* * *

W myśl wytycznych V Plenum — Centralna Rada Związków Zawodowych wprowadziła w życie z dniem 1 marca 1951 roku instrukcję w sprawie powoływania i działalności Komisji Współzawodnictwa Pracy. Z tym dniem zostały zniesione Zakładowe Komitety Współzawodnictwa Pracy przy Radach Zakładowych, lub inne równorzędne — powołane i działające dotychczas na podstawie okólnika CRZZ Nr 171 z dnia 21 lipca 1948 r.

Równocześnie uchylone zostały wszelkie wydane dotychczas uchwały i zarządzenia, dotyczące działalności Zakładowych Komitetów Współzawodnictwa Pracy. Istniejące przy Zarządzie Głównym ZZT cztery branżowe Główne Komitety Współzawodnictwa Pracy również zostały zniesione. Jako organ pomocniczy Zarządu Głównego ZZT został powołany jeden Komitet z dwoma komisjami; organizacyjno-popularyzacyjną i techniczną. Zadaniem komitetu jest realizacja wytycznych Związku w odniesieniu do zagadnień współzawodnictwa w transporcie morskim, lotniczym, śródlądowym i samochodowym.

* * *

Instrukcja Centralnej Rady Zw. Zawodowych z dn. 1 marca 1951 r., ustala zasady podane niżej.

Celem włączenia najszerszych mas pracujących robotników, inżynierów, techników, majstrów — do uczestniczenia w socjalistycznym współzawodnictwie pracy, w celu pogłębienia i umasowienia nowych form tego ruchu — powołuje się w zakładach pracy przy Radach Zakładowych i oddziałowych Komisje Współzawodnictwa Pracy (dalej zwane komisjami).

Komisja składa się z 3-ch od 21 osób, w zależności od liczby zatrudnionych w danym zakładzie lub oddziale.

Członków Komisji powołuje Rada Zakładowa (Oddziałowa) spośród aktywnych członków Zw. Zaw., ZMP, pracowników inżynierjno-technicznych, przodowników pracy i racjonalizatorów. Poza tym do komisji powinni wchodzić przedstawiciele kierownictwa zakładu, a także referent współzawodnictwa (jeżeli jest w danym zakładzie pracy).

Komisje powoływane są na okres kadencji rady zakładowej. Przewodniczącym Komisji jest członek Rady Zakładowej, sekretarza ustala się na pierwszym zebraniu konstytucyjnym.

ZAKRES DZIAŁANIA KOMISJI

Komisja jest organem pomocniczym rady zakładowej (oddziałowej) dla zagadnień współzawodnictwa oraz wykonuje wszelkie zlecenia rady z tego zakresu.

Rada Zakładowa kieruje, organizuje i popularyzuje współzawodnictwo pracy. Komisja pomaga radzie za-

kładowej w organizowaniu i rozwoju współzawodnictwa, które winno opierać się o podejmowane przez pracowników konkretne zobowiązania, zmierzające do

a) przedterminowego wykonania zadań produkcyjnych;

b) zwiększenia wydajności pracy;

c) obniżenia kosztów własnych;

d) wzrostu oszczędności;

e) podnoszenia jakości produkcji itp.

Zobowiązania pracownicze mogą przybierać najróżnorodniejsze formy, jak np. umowy między pracownikami.

Komisja czuwa, aby planowane zadania produkcyjne były znane poszczególnym brygadam, oddziałom i pracownikom, jako podstawa do podejmowania konkretnych zobowiązań.

Do Komisji należy analizowanie przydatności nowych form współzawodnictwa do danego typu produkcji i przedstawianie wniosków radzie zakładowej. Dalej — okazywanie pomocy w rozwijaniu i umasowieniu nowych, bardziej przydatnych form współzawodnictwa, oraz czuwanie nad przenoszeniem doświadczeń przodujących pracowników na wszystkie działy zakładu pracy.

Komisja dba o stworzenie dostatecznej opieki, zabezpieczającej wykonanie przez pracowników zobowiązań, a szczególnie o udzielanie pomocy słabiej pracującym. W tym celu wskazuje radzie zakładowej społecznych instruktorów, przodowników pracy, racjonalizatorów — jako opiekunów nad słabiej pracującymi.

Opiekunowie przekazują przydzielonej im grupie swoje metody pracy — w formie instruktażu bezpośredniego przy warsztacie pracy, lub po pracy w gabinetach technicznych, wspólnie z kierownikiem świetlicy (Domu Kultury) organizują spotkania, wieczory dyskusyjne, wygłaszają odczyty lub pogadanki — w oparciu o pomoc inżynierów, techników i naukowców, przy współpracy z Klubem techniki i racjonalizacji.

Komisja czuwa, aby fundusz zakładowy stał się ważnym czynnikiem, mobilizującym załogę do współzawodnictwa o lepsze wykonanie planów, do uzyskania ponadplanowych zysków i oszczędności.

Komisja współpracuje z komisją kulturalno-oświatową w popularyzowaniu współzawodnictwa, przez dostarczanie jej materiałów potrzebnych do wszelkich akcji propagujących współzawodnictwo, jak: dekoracja świetlic, pogadanki, gazetki współzawodnictwa, komunikaty przez radiowęzły itp.

Komisja śledzi przyczyny utrudniające bieg produkcji i informuje radę zakładową w celu skierowania twórczej inicjatywy produkcyjnych pracowników i racjonalizatorów do usuwania tych trudności i braków, a w szczególności analizuje wnioski z narad wytwórczych.

Dla zapewnienia skoordynowania pracy Komisji Współzawodnictwa z Komisją Wynalazczości Pracowniczej i zarządem klubu techniki i racjonalizacji — rada zakładowa organizuje nie rzadziej jak co dwa miesiące wspólne zebrania. Na zebraniach tych należy wspólnie przeanalizować rozwój ruchu wynalazczości pracowniczej wśród załogi zakładu pracy, a szczególnie ilość i jakość opracowanych wniosków racjonalizatorskich, pracę Komisji Wynalazczości (ile wniosków złożono w ostatnim okresie sprawozdawczym, ile rozpatrzone — zatwierdzone — odrzucone; ile pozostało do rozpatrzenia; ile pomysłów wprowadzono do produkcji, uzyskane oszczędności, suma wypłaconych wynagrodzeń racjonalizatorom — przyczyny nierozpatrzenia wniosków, niewprowadzenia w życie, niewypłacenia premii itp.).

Na zebraniach tych należy również przedyskutować pracę Klubu Techniki i Racjonalizacji, a szczególnie zwrócić uwagę na warunki lokalowe Klubu — wyposażenie w sprzęt techniczny, bibliotekę techniczną, program pracy i zadania Klubu — w związku z istnie-

niem ewentualnych trudności hamujących wzrost wydajności pracy, obniżkę kosztów własnych, szkolenia kadr itp.

Należy również — w oparciu o krytykę i samokrytykę — przeanalizować wkład pracy rady zakładowej i kierownictwa zakładu pracy w udzielaniu pomocy racjonalizatorom, w rozwoju ich twórczej myśli, w mobilizowaniu i włączeniu personelu inżyniersko-technicznego od pracy w Klubie Techniki i Racjonalizacji, udzielaniu pomocy finansowej na wyposażenie Klubu i Gabinetu Technicznego, we wskazywaniu najważniejszych celów i zadań Klubu, związanych z udoskonalaniem produkcji, z mechanizacją i automatyzacją prac ciężkich, wprowadzeniem postępu technicznego.

Podsumowanie wyników współzawodnictwa w zakładach pracy odbywa się następująco:

a) Podstawą podsumowania jest ocena wyników, przeprowadzona co miesiąc w grupach związkowych — przy udziale wszystkich członków grupy oraz majstra, brygadzysty, w oparciu o dokładną analizę wyników współzawodnictwa. Mężowie zaufania grup związkowych przedstawiają notatkę o wynikach, ustalonych na grupie związkowej, do rady oddziałowej, lub gdy w zakładzie nie ma rad oddziałowych — bezpośrednio do rady zakładowej.

b) Rada oddziałowa na podstawie oceny wyników współzawodnictwa — ustalonych w grupach związkowych — przedstawionych przez mężów zaufania, dokonuje na rozszerzonym posiedzeniu przy obecności członków komisji współzawodnictwa, przedstawicieli kierownictwa oddziału, mężów zaufania, przodowników pracy, racjonalizatorów — podsumowania wyników w skali oddziału, analizując jednocześnie uzyskane efekty gospodarcze, oraz osiągnięcia poszczególnych pracowników i zespołów pracowniczych (brygad), jak również typując najlepszych z nich np. najlepszego kierowcę, tokarza, spawacza itp. Ustalone w ten sposób wyniki przekazuje rada oddziałowa na piśmie do rady zakładowej.

c) Rada Zakładowa — na podstawie ocen wyników współzawodnictwa, przedstawionych przez rady oddziałowe — dokonuje co miesiąc na rozszerzonym posiedzeniu przy obecności członków Komisji Współzawodnictwa, podsumowania wyników współzawodnictwa w zakładzie pracy. Przy podsumowaniu wyników typuje się najlepszych w zawodzie np. najlepszego w zakładzie: monterę, kierowcę, ekspedytora itp., jak również najlepszy zespół (brygadę na stacji obsługi, brygadę robotników przeładunkowych), oraz cały oddział usługowy, lub produkcyjny.

Rada Zakładowa przedstawia na naradach wytwórczych ustalone wyniki współzawodnictwa w celu zapoznania z nimi ogółu pracujących, jak również kolektywnego — w oparciu o krytykę i samokrytykę — przedyskutowania i przeanalizowania metod, form pracy organizacji związkowych i środków, które miały decydujący wpływ na osiągnięcia w wykonaniu zobowiązań.

d) Na podstawie 3-ch miesięcznych wyników Rada Zakładowa, wspólnie z kierownictwem zakładu pracy, ustala liczbę pracowników wyróżnionych we współzawodnictwie oraz sposoby ich wynagrodzenia (nagrody pieniężne, rzeczowe, dyplomy, listy pochwalne, umieszczenie na honorowej tablicy itp.).

e) Podsumowanie wyników i ocena polegają na dokładnej analizie rozwoju współzawodnictwa oraz osiągnięć w pracy poszczególnych pracowników i zespołów produkcyjnych, biorących udział we współzawodnictwie i na wyróżnieniu tych pracowników, którzy — wykazując się społecznym stosunkiem do współtowarzyszy i narzędzi pracy — w największym stopniu podnieśli swe wyniki pracy w danym okresie, wykonując podjęte zobowiązania.

Komisja pracuje na podstawie planu zatwierdzonego przez radę zakładową (oddziałową) oraz wykonuje zlecone przez nią zadania.

Prace Komisji mają charakter społeczny i wykonywane winny być poza godzinami pracy zawodowej. Wszystkie zebrania komisji są protokołowane, a protokoły należy przechowywać w aktach rady zakładowej (oddziałowej). Komisja składa miesięczne sprawozdania ze swej działalności radzie zakładowej (oddziałowej).

Instrukcja powyżej podana odnosi się odpowiednio do Miejsowych Rad Związków Zawodowych.

Ruch współzawodnictwa pracy — przez powiązanie go ściśle z zadaniami produkcyjnymi i przez oparcie na konkretnych zobowiązaniach, na postępie technicznym oraz przez ustalenie nowych zasad i sposobu przeprowadzania oceny wyników — wszedł w nowy etap. Przed ogniwami związkowymi stoi dziś bojowe zadanie wprowadzenia w praktyce — w terenie wytycznych V Plenum CRZZ. Te nowe ramy organizacyjne przyczynią się niewątpliwie do dalszego rozwoju wszelkich form współzawodnictwa w kierunku szukania nowych dróg i nowych, lepszych metod produkcji.

Dziś w całej Polsce głośnie echem rozbrzmiewa inicjatywa pracowników Zakładów Przemysłowych Stowarzyszenia Mechaników w Pruszkowie. Na ich apel masowo są podejmowane zobowiązania przez pracowników wielu gałęzi gospodarki narodowej, a wśród nich i przez transportowców — dla uczczenia święta klasy robotniczej.

„Naszym najpilniejszym węzłowym zadaniem — powiedział tow. Kłosiewicz — Przewodniczący CRZZ na VII Plenum — jest tak, jak powinno być w stosunku do każdej słusznej inicjatywy — organizacyjne ujęcie tego ruchu, popularyzowanie go i rozwijanie.

Potężny rozwój zobowiązań pierwszomajowych — to wymowne świadectwo krzepnięcia i umacniania się ogólnonarodowego frontu walki o pokój i Plan Sześcioletni“.

I. C.

Kronika współzawodnictwa

WSPÓLZAWODNICTWO MIĘDZY WARSZTATAMI PKS

1. Ob. St. Szröder donosi nam, że w lutym ub. roku Warsztaty P. K. S. Poznań wezwały do współzawodnictwa długofalowego warsztaty P. K. S. Gdańsk. Współzawodnictwo odbywało się w trzech dziedzinach: 1. wykonania planu produkcyjnego; 2. obniżenia kosztów własnych; 3. usunięcia reklamacji. Pierwszy okres współzawodniczenia do sierpnia ub. r. zakończył się zwycięstwem Warsztatów P. K. S. Poznań.

W obu warsztatach rozwinęło się szeroko również i współzawodnictwo indywidualne, w którym czołowe wyniki osiągnęli przodownicy pracy: Ob. Adam Pucek, Teodor Kiliński i inni. Ponadto pracownicy poznajscy wykonali zobowiązania podjęte dla uczczenia VI rocznicy PKWN wykonując plan roczny w 102% — o 51 dni przed terminem.

Ponownie stanęły do współzawodnictwa w dniu 1-go kwietnia br. warsztaty P. K. S. w Krakowie, Opolu, Warszawie, Wrocławiu i Zawierciu — w odpowiedzi na apel warsztatów Gdańsk i Poznań. Nagrodą dla zwycięzcy będzie proporzec przechodni ufundowany przez Zarząd Główny Z. Z. T. Wszystkim warsztatom redakcja „Motoryzacji“ życzy jak najpełniejszych wyników we współzawodnictwie.

200.000 KM NA AUTOBUSIE VOLVO — BEZ NAPRAWY

2. Również Ob. Szröder donosi nam, że kierowcy ob. ob. Stanisław Mardula i Marian Hasir z ekspozytury P. K. S. Zakopane, wykonali zobowiązanie przejechania 200.000 km autobusem marki VOLVO bez na-

prawy średniej i głównej. Ponadto kierowcy ci zobowiązali się przejechać dalsze 10.000 km bez napraw. Ze względu na wyjątkowo ciężki teren eksploatacyjny (góry) redakcja składa obu kierowcom serdeczne gratulacje.

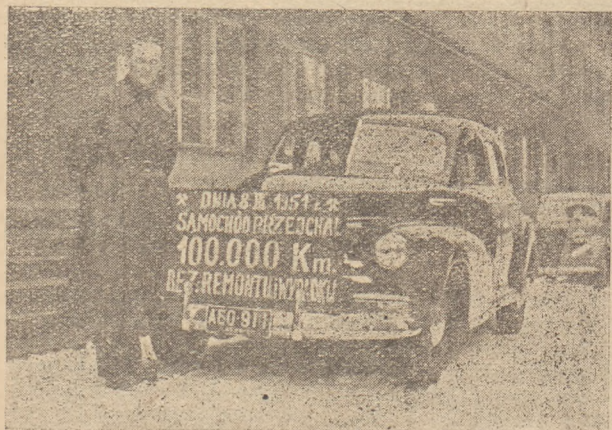
3. Powszechna Kasa Oszczędności w Warszawie donosi nam, że jej kierowcy ob. ob. Marian Kuskowski, Wacław Frączyk i Władysław Paczkowski odznaczyli się w uzyskaniu oszczędności na odcinku eksploatacji opon. Kierowcy ci uzyskali w podanej kolejności nazwisk 220%, 153% i 150% przebiegu normy ogumienia.

Ob. Stefan Witkowski i Władysław Paszkowski mają piękne wyniki w oszczędzaniu paliwa: pierwszy z nich oszczędził 573 litrów, a drugi 329 litrów benzyny. Łącznie kierowcy P.K.O. zaoszczędzili w 1950 r. benzyny na poważną sumę ponad 7.000 zł.

Redakcja pragnie podkreślić, że tak dokładne obliczenie efektów oszczędności jest możliwe tylko przy wzorowo prowadzonej dokumentacji jazdy samochodów w czym organizacja P.K.O. celuje.

100.000 KM — WYKONANE ZOBOWIĄZANIE 30.000 KM — NOWE ZOBOWIĄZANIE

4. Centrala Zaopatrzenia Materiałowego Przemysłu Węglowego w Katowicach podaje, że ob. Ernest Janik — kierowca samochodu marki Chevrolet typ Stylemaster wykonał zobowiązanie długofalowe i przejechał bez naprawy głównej oraz bez wypadku — 100.000 km. Ob. Janik zobowiązał się dodatkowo przejechać jeszcze 30.000 km.



Na zdjęciu ob. Ernest Janik — stoi obok swej Chevrolety, na której przejechał 100.000 km bez naprawy głównej

93.000 KM NA ZIS — 150 PO DROGACH GRUNTOWYCH

5. W Budowlanym Przedsiębiorstwie Powiatowym w Hrubieszowie kierowca ob. Jan Rosicz przejechał ok. 93.000 km samochodem ZIS-150 bez naprawy, w wyjątkowo trudnych warunkach drogowych.

Odpowiedź na zapytanie Dyrekcji Przedsiębiorstwa, o podanie sposobu premiowania oraz źródła pokrycia kosztów premiowania kierowców samochodowych za duże przebiegi międzynaprawcze, przekazemy natychmiast po otrzymaniu informacji z Departamentu Organizacji, Zatrudnienia i Płac Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego.

Przez współzawodnictwo pracy do obniżki
kosztów własnych

Zobowiązania pierwszomajowe pracowników PKS

BIELSKO-BIAŁA. Pracownicy poszczególnych działów Ekspozytury PKS w Bielsko - Białej podjęli zobowiązania, mające na celu obniżenie kosztów własnych i podniesienie wydajności pracy.

Dział Osobowy zobowiązał się obsadzić całą stację obsługi personelem kobiecym w terminie do 1 maja oraz zlikwidować wszelkie przestoje.

Pracownicy Działu Technicznego ustalili nowe normy zużycia materiałów i narzędzi, co w rezultacie da znaczną obniżkę kosztów własnych. Poza tym podjęli się upowszechnić ruch racjonalizatorski.

Pracownicy Działu Stacji Obsługi zobowiązali się — przez wprowadzenie nowych norm i współzawodnictwa zespołowego — podnieść gotowość techniczną z 83% na 84% oraz skrócić czas przestojów technicznych z 48 godzin na godzin czterdzieści.

Pracownicy przeładunku zobowiązali się skrócić czas przestojów pojazdów, stosując mechanizację przy czynnościach ładunkowych. Równocześnie zgłosili uwagę, że podwyższenie norm o 20% dla prac zakardowanych — z zachowaniem dotychczasowych stawek — jest słuszne, gdyż uważają, że dotychczasowe normy były już nieżyłowe i przestarzałe.

KOSZALIN. Kierowcy autobusów Ekspozytury PKS w Koszalinie ob. ob. Wnuk, Juraszczyk i Muszyński zobowiązali się do zwiększenia przebiegu wozów w okresie międzynaprawczym oraz zobowiązali się przejechać po 100.000 km do czasu naprawy głównej (na autobusach „Chausson”). Kierowca Wojanis zobowiązał się przejechać na Chaussonie 90 tys. km do czasu naprawy średniej. Kierowca Paździor zobowiązał się zwiększyć przebieg swego samochodu o dalsze 20 tysięcy km do czasu naprawy. Kierowcy PKS zobowiązali się również do uzyskania lepszych wyników w oszczędności paliwa.

GRUDZIĄDZ. W Ekspozyturze PKS w Grudziądzu kierowcy samochodowi: ob. ob. Napierski, Marciniak i Krupski zobowiązali się przejechać do końca roku 30.000 km powyżej ustalonej normy. Pozostali kierowcy (jedenastu) zobowiązali się do dodatkowego przewiezienia 300 ton masy towarowej i zaoszczędzenia 360 litrów paliwa. Pracownicy Stacji Obsługi tejże Ekspozytury zobowiązali się uruchomić magazyn techniczny i dystrybutor, poza tym zobowiązali się do wykonania 4 podłóg do samochodów. Włączywszy do wspomnianych zobowiązań jeszcze zobowiązania pracowników działu technicznego ekspozytury oraz kadr, eksploatacji, administracji i kół ZMP — można ustalić wartość zobowiązań Ekspozytury Grudziądzkiej na ogólną sumę około 3.832 zł.

WARSZAWA. Robotnik Stacji Obsługi Ekspozytury Towarowej PKS w Warszawie — Henryk Zdziech — monter samochodowy, odpowiadając na apel ZG ZMP w sprawie likwidacji analfabetyzmu, rzucił apel młodzieży robotniczej do podjęcia zobowiązań indywidualnego nauczania analfabetów, zobowiązując się jednocześnie nauczyć czytać i pisać w najkrótszym możliwie czasie jednego analfabety. Wezwanie Zdziecha podjęły: Halina Kosiecka, Maria Kubicka, Teresa Kowalska, Krystyna Niewczas i Jan Zareba, zobowiązując się nauczyć po dwóch analfabetów czytać i pisać.

OPOLE. Ruch racjonalizatorski pracowników Warsztatów Nr. 2 PKS w Opolu rozszerza się. Ob. Franciszek Wodała opracował projekt przyrządu do szybszego czyszczenia opon samochodowych. Zastosowanie przyrządu skraca czas pracy o 30 minut. Skonstruował on również maszynę do rozrabiania kleju kauczukowego, co daje w sumie skrócenie czasu pracy z 8 godzin na 45 minut. Ob. Józef Paluszek przy pomocy ob. ob. Adama Cichacza i Stanisława Pawła skonstruował aparat do badania sprawności hamulców samochodowych oraz przyrząd do badania prądnic.

INŻ. WITOLD LEŚNIAK

ZUŻYTY OLEJ JAKO ŹRÓDŁO DODATKOWYCH OSZCZĘDNOŚCI

Zagadnienia smarowania łączą się ściśle z problemami konstrukcyjnymi każdego pracującego mechanizmu. W gospodarce pojazdami samochodowymi podstawową grupę wydatków eksploatacyjnych stanowi, oprócz materiałów pędnych, koszt smaru. Dotyczy to przede wszystkim silników, które w porównaniu z innymi zespółami samochodu wymagają szczególnie wysokiej jakości smarowania, a ponadto intensywnie zużywają oleje.

Im lepszy jest stan techniczny silnika, tym mniejsze jest zużycie oleju, tym dłużej pozostaje on czystym. Ilość oleju obiegająca w układzie smarowania silnika w czasie pracy, stale się zmniejsza. Powoduje to konieczność częstej kontroli poziomu oleju w misce olejowej silnika, a nadto okresowego uzupełniania ubytku. Przyczyną zmniejszania się ilości oleju w obiegu jest nieuniknione wypalanie się filmu olejowego na gładzi cylindrowej, w czasie spalania mieszanki w cylindrze. W niektórych przypadkach ubytek oleju może być spowodowany nieszczelnościami.

Rzecz myśli konstrukcyjnej idzie — między innymi — w kierunku zmniejszania ubytku oleju. Dotyczy to zarówno procesu wypalania się smaru, jak i ewentualnych wycieków przez nieszczelności. Nowoczesny silnik nie wymaga również częstego uzupełniania oleju, jak było to koniecznym w silnikach starszej konstrukcji.

Olej obiegający w pracującym silniku traci stopniowo niektóre ze swych cennych właściwości. Po upływie pewnego okresu (co odpowiada zwykle przebiegowi pojazdu samochodowego rzędu 2 — 3 tys. km), olej w silniku nie nadaje się do dalszego użytku i należy wymienić go na świeży. W silnikach starej konstrukcji, np. w okresie I-szej wojny światowej, zagadnienie takie w ogóle nie istniało. Proces zużycia smaru przez wypalanie i wycieki był tak intensywny, że wystarczało całkowicie częste uzupełnianie i w obiegu znajdował się jedynie prawie całkiem świeży olej.

Obecnie jednak zachodzi konieczność okresowej wymiany oleju w silniku — po określonym przebiegu, przy czym z miski olejowej zostaje spuszczonego olej nie nadający się do dalszego użytku. Można przyjąć, że w należycie eksploatowanym silniku, w przybliżeniu około połowy wprowadzanego w obieg oleju znika na skutek wypalania i wycieków, a druga połowa pozostaje do dyspozycji, przy wymianie oleju na świeży.

Olej zużyty, spuszczonego z miski olejowej przy wymianie, zawiera zanieczyszczenia mechaniczne jak kurz, cząsteczki metalu, nagaru i inne oraz zanieczyszczenia chemiczne, jak woda, kwasy, asfalt itp. Olej ten jednak, gdyby nie wymienione niepożądane domieszki, byłby również wysokowartościowym, jak w chwili wprowadzenia go po raz pierwszy w obieg smarowania silnika. Olej taki użytkowuje się dość często w praktyce, jako paliwo dla silników traktorowych, lub spala się go dla celów grzejnych. Takie postępowanie należy traktować jako zwykłe marnotrawstwo. Regeneracja olejów zbieranych według gatunków, szczególnie przy gromadzeniu większych ilości, jest zawsze opłacalna i pozwala na uzyskanie poważnej obniżki kosztów eksploatacyjnych.

* * *

Metody regenerowania zużytego oleju są podobne do metod stosowanych przy produkcji świeżych olejów. Dotyczy to zwłaszcza fazy tzw. rafinowania oleju. Na-

leży zaznaczyć, że regenerowanie zużytego oleju jest łatwiejsze i prostsze niż proces rafinowania oleju w czasie produkcji, ponieważ ilość zanieczyszczeń, które należy usunąć, jest znacznie mniejsza.

W procesie regenerowania oleju, można wyróżnić dwa etapy. Pierwszy to oddzielenie zanieczyszczeń mechanicznych drogą osadzania lub filtrowania. Drugi etap — to usunięcie niepożądanych domieszek chemicznych, metodami zarówno fizycznymi jak i chemicznymi.

Zagadnienie regeneracji olejów zostało szczegółowo i wyczerpująco rozpracowane, już w ostatnich latach przed II-gą wojną światową. W obecnej chwili takie metody jak: osadzanie w specjalnych zbiornikach ogrzewanych elektrycznie, filtrowanie pod ciśnieniem, filtrowanie odśrodkowe, ługowanie, rafinowanie kwasem siarkowym, kontaktowanie z węglem aktywnym i inne — są już szeroko rozpowszechnione. Opracowano również wyczerpująco normatywy dla regenerowanych olejów i smarów stałych.

Należy zauważyć, że fizyczne metody regeneracji (bez użycia kwasu siarkowego) zajmują uprzywilejowane miejsce. Do dyspozycji stoją nadto instalacje i urządzenia, dostatecznie wypróbowane w praktyce. Metody te bardzo szeroko rozpracowano w ostatnich czasach w Związku Radzieckim, gdzie powstało szereg zakładów regenerowania olejów, dających doskonale wyniki (patrz zeszyt nr 1 — styczeń 1951 r.).

* * *

Powyższe uwagi świadczą, że regenerowanie olejów nie jest bynajmniej czymś nowym, a jednak poświęca się temu zagadnieniu wciąż jeszcze zbyt mało uwagi. Jest to tym bardziej nieuzasadnione, gdy badania laboratoryjne, a co ważniejsze doświadczenia z praktyki, wielokrotnie potwierdzają, że regenerowane oleje w niczym nie ustępują nowym.

W wielu krajach, cały szereg dużych przedsiębiorstw, dysponujących niekiedy ogromnym taborem pojazdów mechanicznych, wprowadziło od dawna systematyczną regenerację zużytych olejów. Osiągnąć można na tej drodze poważne oszczędności. Ilości nowych olejów potrzebne dla uzupełnienia ubytku, są stosunkowo nieznaczne. Różnica między kosztami gromadzenia i regenerowania olejów, a wydatkami na zakup tej samej ilości olejów świeżych, obniża w znacznym stopniu koszty eksploatacyjne. Również w licznych przedsiębiorstwach przemysłu metalowego regeneruje się oleje maszynowe, zwłaszcza w przypadku posiadania przez nie większego parku obrabiarek, co pozwala na znaczne oszczędności.

* * *

Jakość regenerowanego oleju zależy przede wszystkim od sposobu zbierania i gromadzenia zużytego oleju oraz od metody rafinowania. Bardzo charakterystycznym jest fakt, że w praktyce najszersze zastosowanie znajdują stosunkowo prymitywne, lecz tym samym najtańsze, metody regenerowania oleju. Tendencja taka ma pełne uzasadnienie gospodarcze, pomimo że własności regenerowanego oleju w tym przypadku są nieco gorsze, w porównaniu z własnościami olejów regenerowanych bardziej doskonałymi, lecz tym samym i droższymi metodami.

Olej regenerowany, stosuje się z reguły, jako mieszaninę ze świeżym olejem. Najlepsze rezultaty w praktyce uzyskuje się — jak uczy doświadczenie — gdy ilość oleju regenerowanego w mieszaninie ze świeżym, wynosi od 25 do 50%. Mieszanina taka jest pełnowartościowym smarem, będąc równocześnie znacznie tańszą od oleju świeżego, jak również od oleju wysokiej jakości, uzyskanego przez rafinowanie bardziej doskonalymi i skomplikowanymi metodami.

* * *

Sposoby zbierania i przechowywania zużytego oleju są decydujące, gdy chodzi o wyniki uzyskiwane przez regenerowanie. Tym zagadnieniom warto poświęcić nieco więcej uwagi.

Należy pamiętać, że przy zbieraniu i gromadzeniu zużytego oleju, koniecznym jest zachowanie pewnych warunków. Mieszanie olejów różnych typów i marek, brak odpowiedniej ochrony zużytego oleju przed wpływami atmosferycznymi i możliwością zanieczyszczenia z zewnątrz, jak np. pył lub nafta użyta do przemywania obiegów smarowania silnika przy wymianie oleju, z jednej strony obniża zdecydowanie jakość oleju po regeneracji, a z drugiej — podwyższa znacznie koszt rafinowania. Olej zbierany w sposób nieodpowiedni, lub niewłaściwie przechowywany, mimo zastosowania doskonalszych metod regeneracji, będzie należał do niższych gatunków, które w eksploatacji dają zwiększone zużycie silnika.

Już przy spuszczeniu z silnika, winno być ściśle przestrzegane dokładne segregowanie zużytego oleju, na poszczególne marki i typy. Mieszanie różnych smarów jest niedopuszczalne i w praktyce, dla gromadzenia każdego rodzaju oleju, należy przewidzieć oddzielne naczynie.

Szczególnie szkodliwe jest mieszanie olejów różnych typów, jak np. silnikowego z maszynowym, spuszczanym ze skrzynki przekładniowej, lub co gorsze ze smarem stałym jak towot czy wazelina. W takich przypadkach jakość rafinowanego smaru, pomimo zastosowania specjalnych metod regenerowania, jest bardzo niska.

Również należy gromadzić oddzielnie oleje, nawet tego samego typu i marki, jeżeli pochodzą z silników różnego rodzaju. Zmieszanie oleju z silnika gaźnikowego z takim samym olejem z silnika wysokoprężnego lub gazowego, odbija się w sposób zdecydowanie ujemny na jakości oleju po procesie rafinowania.

Przed przystąpieniem do spuszczenia oleju, należy oczyścić z błota lub kurzu okolice otworu wylotowego, tak by uniknąć możliwości zanieczyszczenia spływającego do naczynia oleju. Naczynie, do którego zbiera się zużyty olej, winno być uprzednio dokładnie oczyszczone i wysuszone. Jeżeli spuszczenie oleju odbywa się na wolnym powietrzu, należy zużyty olej odpowiednio zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia z zewnątrz kurzem lub opadami atmosferycznymi.

Również i gromadzenie oraz magazynowanie oleju wymaga odpowiedniej staranności. Zużyty olej zbiera się zwykle przy spuszczeniu do przenośnego naczynia, a następnie przelewa się go do odpowiedniego, większego zbiornika stałego. Przy zlewaniu oleju z naczynia przenośnego do zbiornika stałego należy stosować specjalne lejki z siatką metalową i wkładką płócienną, dzięki którym można oczyścić olej z dużej części zanieczyszczeń mechanicznych.

Pobieranie oleju przed rafinowaniem winno się odbywać przez zasysanie go ze zbiornika, tak by osadzone na dnie zanieczyszczenia pozostały w zbiorniku i nie przechodziły wraz z górnymi warstwami oleju do urządzeń regenerujących. Przed ponownym napełnianiem zbiornika stałego, należy go dokładnie oczyścić, usuwając wszelki osad z dna i ścianek.

O ile zbieranie i przechowywanie oleju przeprowadza się w sposób prawidłowy i z dostateczną starannością, sam proces rafinowania jest bardziej wydajny i tańszy, nawet przy użyciu stosunkowo prostych metod. Co ważniejsze — jakość regenerowanego oleju nie odbiega zupełnie od jakości świeżego oleju identycznego typu i marki.

Wobec stałego polepszania się stanu technicznego pojazdów samochodowych, a przede wszystkim silników, zagadnienie regeneracji olejów nabiera coraz większej wagi. W przyszłości będzie można znacznie zmniejszyć ilości oleju traconego na skutek wypalania się i nieszczelności połączeń, co równocześnie zmniejszy zapotrzebowanie na świeże oleje, zwiększając ilości zużytego oleju — z reguły nadającego się do rafinowania. Zmniejszanie ilości typów oraz normalizowanie olejów stwarza nowe możliwości i ułatwia zarówno zbieranie, jak i przechowywanie zużytych olejów.

Zagadnienie to w obecnej chwili jest traktowane po macoszemu w większości przedsiębiorstw, a przecież na tej drodze, w skali ogólnopaństwowej, możnaby osiągnąć wielomilionowe oszczędności.

W. L.

OSZCZĘDNOŚĆ W GOSPODAROWANIU PŁYNNYMI MATERIAŁAMI PĘDNYMI

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 6 września 1950 r. w sprawie oszczędności paliwa i surowców w gospodarce samochodowej i rolnej (Monitor Polski Nr A—98 z dn. 16 września 1950, poz. 1235) w par. VI mówi o obowiązku przeszkolenia pracowników zatrudnionych przy eksploatacji pojazdów mechanicznych, w zakresie oszczędnego użytkowania i racjonalnej gospodarki paliwami płynnymi.

Aby umożliwić jednostkom samochodowym wykonanie zadania, Ministerstwo Komunikacji — Departament Samochodowy opracował materiał pomocniczo-naukowy dla kursów - odpraw w zakresie transportu drogowego. Materiał ten opracowany przez fachowców inżynierów i techników został zebrany w jedną całość i wydany w postaci broszury przez Wydawnictwa Komunikacyjne. Broszura ta (SM-178) składa się ze wstępu i 10-ciu rozdziałów. We wstępie podano wytyczne

i zasady, jakimi należy się kierować w gospodarce materiałami pędnymi, aby na tym polu uzyskać niezbędne oszczędności.

Oszczędna gospodarka paliwem zależna jest od:

1. *dobre zorganizowanej eksploatacji, która się wyraża:*

a) odpowiednią organizacją przewozów przy zmniejszeniu do minimum próżnych przebiegów;

b) stosowaniu właściwych pojazdów samochodowych dla danych przewozów i ładunków;

c) pełnego wykorzystania ładowności poj. samochodowych;

d) używania przyczep i stosowania holowania samochodów w przypadku jazdy kilku samochodów próżnych (bez ładunku) w jednym kierunku;

2. dobrej organizacji technicznej, do której należy:

- właściwa organizacja odbioru, magazynowania i wydawania paliwa;
- stała regulacja gaźników i instalacji zapłonowych eksploatowanych samochodów;
- utrzymywanie taboru samochodowego w nienagannym stanie technicznym;
- badanie używanego paliwa i olejów smarnych;
- dokładna ewidencja i kontrola użycia materiałów pędnych;
- ściśle stosowanie i przestrzeganie instrukcji i przepisów, dotyczących eksploatacji i technicznej obsługi pojazdów samochodowych.

Zgodnie z tymi zasadami zostały opracowane poszczególne rozdziały broszury.

Rozdział I — omawia cechy charakterystyczne paliw płynnych oraz ich stosowanie w eksploatacji pojazdów samochodowych.

Rozdział II — podkreśla znaczenie norm użycia paliwa w socjalistycznej gospodarce narodowej.

Rozdział III — mówi o obowiązujących normach użycia materiałów pędnych i stosowaniu norm w przeciętnych warunkach eksploatacyjnych.

Rozdział IV — wyjaśnia, kiedy stosuje się i jak się oblicza zwiększenie lub zmniejszenie norm zużycia paliwa w różnych warunkach eksploatacyjnych.

Rozdział V — podaje przyczyny nadmiernego zużycia paliwa i sposoby użytkowania oszczędności. Przyczyny nadmiernego zużycia paliwa, to zazwyczaj: 1) zły stan techniczny samochodu; 2) nieodpowiednie przeszkolenie zawodowych kierowców samochodowych i personelu technicznego obsługującego samochody; 3) nieodpowiednie stosowanie paliw płynnych; 4) prymitywne sposoby transportowania, magazynowania i tankowania paliw płynnych. W rozdziale tym znajdujemy szczegółowe wskazówki, jak należy postępować, aby usunąć przyczyny nadmiernego zużycia paliwa.

Rozdział VI — omawia, jaki wpływ na zużycie paliwa ma niewłaściwe ciśnienie w oponach. Skutki niewłaściwego ciśnienia na zużycie paliwa udowodnione zostały szeregiem ciekawych przykładów z fachowej literatury radzieckiej.

Rozdział VII — zawiera szereg praktycznych wskazówek na temat należytego obchodzenia się z paliwem przy jego przewożeniu, magazynowaniu i wydawaniu. Omawia również sprawę ubytku naturalnego.

Rozdział VIII — porusza zagadnienie premiowania za uzyskane oszczędności w materiałach pędnych, podkreślając rolę kierowcy w tej dziedzinie oszczędzania.

Rozdział IX — omawia rolę współzawodnictwa w transporcie samochodowym, przewidując, iż współzawodnictwo w transporcie samochodowym powinno się opierać na długofalowych zobowiązaniach w zakresie: a) przedłużania przebiegów międzyprzecznych bez wypadków, b) oszczędnościach materiałowych na paliwie i ogumieniu, c) przekraczaniu planów eksploatacyjnych, d) obniżaniu kosztów własnych.

Rozdział X — przytacza wszystkie dane odnośnie dokumentacji i sprawozdawczości z zużycia materiałów pędnych, oparte na zarządzeniach władz. W rozdziale tym omówiono pokrótce zapisy w kartach drogowych, co do użycia paliwa, ustalenia rzeczywistego zużycia paliwa i według norm, roli miesięcznych kart eksploatacyjnych w sprawozdawczości zużycia paliwa.

Materiał zgromadzony w broszurze może być bardzo pomocny dla wszystkich prowadzących kursy - odprawy na temat oszczędności paliwa. Należałoby podkreślić, iż przeszkolenie w umiejętności oszczędnego zużywania paliwa powinni przejść nie tylko kierowcy, od których to głównie zależy, ale również wszyscy ci pracownicy zatrudnieni w transporcie sa-

mochodowym i przy obsłudze technicznej pojazdów samochodowych, którzy mają do czynienia z materiałami pędnymi i praca których ma wpływ na zużycie paliwa.

Broszura ta powinna się znaleźć w rękach kierowców i pracowników jednostek samochodowych, którzy w wykonaniu Uchwały Prezydium Rady powinni zorganizować u siebie racjonalną i oszczędną gospodarkę materiałami pędnymi. (aw)

INŻYNIEROWIE I TECHNICYZI MOBILIZUJĄ SIĘ DO REALIZACJI WYTYCZNYCH VI PLENUM KC PZPR

W dniu 20 lutego br. odbyło się posiedzenie Prezydium Rady Głównej NOT z udziałem prezesów wszystkich stowarzyszeń inżynierów i techników w Polsce.

Na zebraniu po wysłuchaniu referatu prezesa NOT min. Bolesława Rumińskiego, który omówił uchwały VI Plenum KC PZPR, uchwalono następującą rezolucję:

„Naczelna Organizacja Techniczna i Stowarzyszenie Inżynierów i Techników, jako organizację zrzeszającą inteligencję techniczną w Polsce, z radością i pełnym zrozumieniem witają wskazania VI Plenum o zadaniach inteligencji w szeregach frontu narodowego walki o pokój i Plan 6-letni. Realizacja tych zadań nakłada na inteligencję techniczną szczególne obowiązki w dziedzinie podniesienia poziomu techniki polskiej i upowszechnienia przodujących metod pracy. Dlatego też inżynierowie i technicy muszą jeszcze w większym stopniu wziąć czynny i bezpośredni udział w ruchu współzawodnictwa i racjonalizacji pracy, w upowszechnianiu przodujących metod produkcji, szeroko korzystając z doświadczeń techniki radzieckiej“.

Jednym z wyrazów tych dążeń była odbyta ostatnio na Śląsku konferencja inżynierów i techników z robotnikami w sprawie upowszechnienia metody inż. Kowalowa.

Celem dalszej i pełnej realizacji wskazań VI Plenum KC PZPR zebrani postanowili:

- Zlecić Sekretariatowi zwołanie w dniu 14 i 15 kwietnia br. mobilizującej konferencji aktywów stowarzyszeń technicznych NOT.
- Ustalić, jako program konferencji:
 - zadania inżynierów i techników w realizacji frontu narodowego;
 - rozpowszechnienie i wprowadzenie w życie postępów metod produkcji;
 - konkretne przygotowanie stowarzyszeń do wprowadzenia nowych metod w fabrykach i zakładach.
- Zorganizować w okresie do 1 lipca br. powtórna konferencję aktywów stowarzyszeń technicznych w celu podsumowania osiągnięć i wytyczania dalszej akcji.
- Zlecić Sekretariatowi i stowarzyszeniom współpracę i powiązanie akcji ze związkami zawodowymi, ministerstwami i instytucjami naukowo-badawczymi oraz uczelniami technicznymi.
- Wezwać stowarzyszenia do opracowania szczegółowych planów akcji, jak również materiału do wystąpienia na ogólnej konferencji i zjazdach delegatów stowarzyszeń.
- Wezwać prasę techniczną do planowego i szerokiego uwzględnienia w tematyce czasopism nowych zadań wynikających z VI Plenum KC PZPR.

Dnia 21 lutego odbył się zjazd Sekretarzy gen. Stowarzyszeń Technicznych Oddziałów NOT poświęcony zagadnieniu realizacji uchwał Prezydium Rady Głównej NOT.

Tablica ograniczeń według rozporządzenia RADY

	rodzaj samochodu \ charakter transportu	TRANSPORT NIEZAROBKOWY	PODSTAWA
A	Samochody osobowe należące do osób uspołecznionych	bez ograniczeń	
B	Samochody osobowe należące do osób nieuspołecznionych. (Osoby fizyczne i przedsiębiorstwa nieuspołecznione)	3. Zakaz używania samochodów z silnikami benzynowymi bez liczników kilometrów ¹⁾ 4. Zakaz używania samochodów z silnikami benzynowymi o litrażu powyżej 2,0 litr. ¹⁾ 5. Zakaz ruchu samochodów z silnikami benzynowymi: a) poza granicami administracyjnymi miast liczących powyżej 100.000 mieszkańców oraz b) poza promieniem 20 km od granic administracyjnych miejscowości poniżej 100.000 miesz. ²⁾ 6. Zakaz przebiegu samochodów z silnikami benzynowymi powyżej 200 km miesięcznie ³⁾	§ 2 ust. 1 pkt. 3 lit. a § 2 ust. 1 pkt. 3 lit. b § 4 ust. 1 § 4 ust. 3
C	Samochody ciężarowe należące do osób uspołecznionych	9. Zakaz używania samochodów z silnikami benzynowymi o litrażu powyżej 5,6 litra ¹⁾ i ²⁾ 10. Zakaz transportu osób za wyjątkiem: a) dowozu pracowników do miejsc pracy i z powrotem, b) dowozu i odwozu uczestników wczasów, kolonii i obozów, jeżeli nie ma komunikacji kolejowej, c) przewozu konwojentów i drużyn robotniczych oraz d) przewozu zespołów w akcjach społecznych: łączności miasta ze wsią, zwalczania analfabetyzmu itd. 11. Zakaz transportu towarów na odległości przekraczające 50 km od granic miejscowości zamieszkania właściciela samochodu ⁵⁾	§ 2 ust. 1 pkt. 1 lit. a § 8 § 9 ust. 1
D	Samochody ciężarowe należące do osób nieuspołecznionych (osoby fizyczne i przedsiębiorstwa nieuspołecznione)	13. Zakaz używania samochodów z silnikami benzynowymi o litrażu powyżej 5,6 litra [jak 9] ¹⁾ i ²⁾ 14. Zakaz używania samochodów o ładowności do 1,5 tony z silnikami benzynowymi o litrażu powyżej 3,5 litra [jak 12 i 18] ¹⁾ i ²⁾ 15. Zakaz używania samochodów z silnikami benzynowymi i ropy bez stwierdzenia konieczności tego używania do działalności gospodarczej lub zawodowej właściciela samochodu ⁷⁾ 16. Zakaz transportu osób za wyjątkiem: a) dowozu pracowników do miejsca pracy i z powrotem, b) dowozu i odwozu uczestników wczasów, kolonii i obozów, jeżeli niema komunikacji kolejowej, c) przewozu konwojentów i drużyn roboczych oraz d) przewozu zespołów w akcjach społecznych: łączności miasta ze wsią, zwalczania analfabetyzmu itp. [jak 10] ⁶⁾ 17. Zakaz transportu towarów na odległości przekraczające 50 km od granic miejscowości zamieszkania właściciela samochodu [jak 11] ⁶⁾	§ 2 ust. 1 pkt. 1, lit. a § 2 ust. 1 pkt. 3 lit. c § 3 ust. 1 § 8 § 9 ust. 1
E	Ciągniki i przyczepy do ciągników	19. Zakaz używania ciągników z silnikami benzynowymi ¹⁾ 20. Zakaz transportu towarów na odległości, przekraczające 50 km od granic miejscowości zamieszkania właściciela ciągnika [jak 11 i 17] ⁶⁾	§ 2 ust. 1 pkt. 1 lit. b § 9 ust. 1

Objaśnienia i odnośniki podajemy na str. 146.

**w używaniu samochodów
MINISTRÓW z dnia 8 stycznia 1951 r. *)**

TRANSPORT ZAROBKOWY	PODSTAWA	U W A G I
1. Zakaz używania samochodów z silnikami benzynowymi o litrażu powyżej 2,5 litra oraz określonych 8-miu marek ¹⁾ i ²⁾ 2. Zakaz ruchu samochodów z silnikami benzynowymi: a) poza granicami administracyjnymi miast, liczących powyżej 100.000 mieszkańców oraz b) poza promieniem 20 km od granic administracyjnych miejscowości poniżej 100.000 mieszkańców ⁴⁾	§ 2 ust. 1 pkt. 2 lit. a § 2 ust. 1 pkt. 2 lit. b § 4 ust. 1	Zakazy wymienione w p-tach: 3, 4, 9, 12, 13, 14, 18 i 19 nie mają zastosowania do samochodów specjalnych (choćby zbudowanych na podwoziach osobowych lub ciężarowych), które są przystosowane wyłącznie do transportu wbudowanych w nie na stałe specjalnych urządzeń (§ 2 ust. 6).
7. Zakaz używania samochodów z silnikami benzynowymi o litrażu powyżej 2,5 litra oraz określonych 8-miu marek [jak 1] ¹⁾ i ²⁾ 8. Zakaz ruchu samochodów z silnikami benzynowymi: a) poza granicami administracyjnymi miast liczących powyżej 100.000 mieszkańców oraz b) poza promieniem 20 km od granic administracyjnych miejscowości poniżej 100.000 mieszkańców [jak 2] ⁴⁾	§ 2 ust. 1 pkt 2 lit a § 2 ust. 1, pkt. 2 lit. b § 4 ust. 1	Zakazy wymienione w p-tach: 5, 6 i 8 nie mają zastosowania do przejazdów do: 1) badania technicznego, na pisemne wezwanie władzy rejestracyjnej, 2) do miejscowości położonej poza obszarem używania samochodu, w celu dokonania naprawy (do warsztatu naprawczego), 3) do miejscowości położonej poza obszarem używania samochodu, w razie zmiany miejsca stałego postoju (garażu) oraz 4) na trasie pomiędzy granicą państwa, a miejscem postoju samochodu, który przyjechał do Polski lub wyjeżdża z Polski na podstawie międzynarodowego dokumentu celnego (np. książeczki z przepustkami granicznymi).
12. Zakaz używania samochodów o ładowności do 1,5 tony z silnikami benzynowymi o litrażu powyżej 3,5 litra ¹⁾ i ²⁾	§ 2 ust. 1 pkt. 2, lit. c	W przypadkach 2) — 4) prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Rada Narodowa w m. st. Warszawie i w m. Łodzi) wystawia odpowiednie zaświadczenia (§ 7).
18. Zakaz używania samochodów o ładowności do 1,5 tony, z silnikami benzynowymi o litrażu powyżej 3,5 litra [jak 12] ¹⁾ i ²⁾	§ 2 ust. 1 pkt 2 lit. a	Zakazy wymienione w p-tach 11, 17 i 20 nie mają zastosowania do transportu materiałów wybuchowych, żrących, łatwopalnych i łatwo psujących się oraz towarów, których przeładunek wymaga specjalnych urządzeń (§ 9, ust. 1).
bez ograniczeń		

Tablica na str. 144 i 145 zawiera zestawienie ograniczeń w używaniu pojazdów samochodowych. Poszczególne ograniczenia (w ogólnej liczbie 20) posiadają objaśnienia w odnośnikach 1) — 9).

*) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1951 r. w sprawie zakazu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych zostało ogłoszone w Nr 4 Dziennika Ustaw R. P. poz. 29, z mocą obowiązującą od dnia 19 stycznia 1951 r. Na podstawie Ustawy z dnia 26 lutego 1951 r. o organizacji władz w dziedzinie komunikacji (Dz. U. R. P. Nr 14, poz. 118) uprawnienia Ministra Komunikacji przeszły na Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

1) Minister Transportu D. i L., na podstawie § 2 ust. 5, może w wyjątkowych przypadkach zezwolić na używanie samochodów objętych zakazem.

2) Są to następujące marki i typy: 1) Audi Front, 2) Ford V8 "22", 3) Ford GPW (Jeep), 4) Mercedes Benz „230“, 5) Willys MB (Jeep), 6) Wanderer „W45“, 7) Wanderer „W50“ oraz 8) Wanderer „W250“.

3) Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (Rady Narodowej w m. st. Warszawie i w m. Łodzi) może na podstawie § 6 ust. 1 zezwolić: a) lekarzowi, lekarzowi dentyście lub lekarzowi weterynarii, b) pracownikowi odznaczonemu odznaką przodownika pracy, racjonalizatora produkcji oraz c) pracownikowi państwowemu lub spółdzielczemu (w razie kiedy tego wymaga charakter pracy lub warunki bytu, a w szczególności konieczność stałego dojazdu do miejsca pracy, przy braku odpowiednich publicznych środków komunikacji), na rozszerzenie zasięgu (granic obszaru lub miesięcznego przebiegu) używania samochodu osobowego, jeżeli samochód ten jest zarejestrowany na niego i on sam prowadzi własny samochód. Natomiast Minister Transportu D. i L. może, na podstawie § 6 ust. 2, z należycie uzasadnionych i wyjątkowych względów, zezwolić na korzystanie z takiego samocho-

du w zakresie większym i w innych jeszcze przypadkach aniżeli do tego uprawnione jest prezydium wojewódzkiej rady narodowej.

4) Minister Transportu D. i L., na podstawie § 6 ust. 2, może na wniosek prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Rady Narodowej w m. st. Warszawie i w m. Łodzi) zwiększyć obszar pracy dorożek samochodowych.

5) Minister Transportu D. i L., na podstawie § 9 ust. 2, wydał zarządzenie z dnia 29 marca 1951 r. określające w jakich przypadkach i pod jakimi warunkami samochody ciężarowe mogą być używane na odległości powyżej 50 km.

6) Przywóz pracowników do miejsca pracy i odwóz ich z miejsca pracy może się odbywać na podstawie zezwoleń, które wydają prezydium wojewódzkich rad narodowych (Prezydium Rady Narodowej w m. Łodzi), a dla obszaru m. st. Warszawy Prezydium Rady Ministrów na wniosek Ministerstwa Transportu D. i L. Samochody ciężarowe używane do przewozu osób muszą być odpowiednio do tego celu przystosowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo przewożonych.

7) Dopuszczenie samochodu do ruchu (zarejestrowanie) uzależnione jest zatem od uprzedniego stwierdzenia przez prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Rady Narodowej w m. st. Warszawie i w m. Łodzi), że używanie samochodu jest uzasadnione potrzebami gospodarczymi lub zawodowymi.

8) Są to np. następujące marki o nośności 3/4 tony: Bedford (MW), Chevrolet (C 15 i C 15A), Dodge (T 214-WC51 i WC52), Ford Canada (F 15 i F 15A), Ford i Fordson (W O T 2).

9) Np. Federal (55 L), International (KR 11) oraz niektóre typy samochodów G. M. C., White, Leyland, Albion Krupp, Henschel, Vomag, Panhard-Levassor, Latil, Renault, Tatra i inne.

Opracował mgr E. Olechonicz

ADAM WOJTYGA

OSZCZĘDNE UŻYWANIE OGUMIENIA (2)

7. INNE CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA ZUŻYCIE OPONY

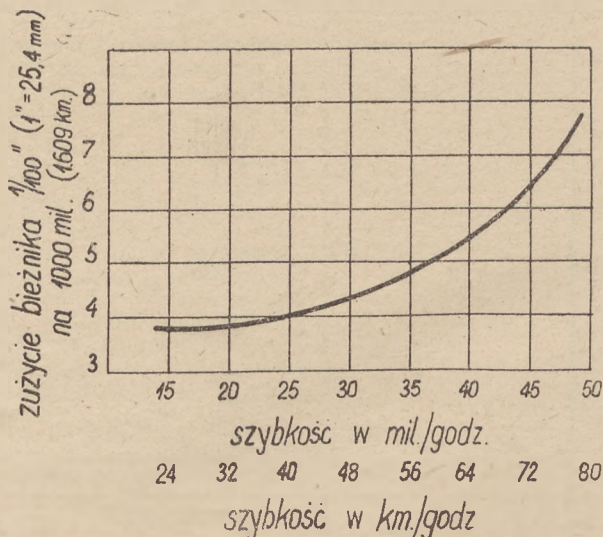
Jest szereg innych czynników, które mają wpływ na życie opony. Niektóre z nich są zależne, a niektóre niezależne od kierowcy. Omówimy je sobie, bo warto się z nimi zapoznać.

Duża szybkość powoduje nadmierne zużycie opon. Dzięki nadmiernej szybkości stopień ścierania się bieżnika wzrasta, a równocześnie maleje odporność na ścieranie — dzięki wzrostowi temperatury. Obrazuje nam to rys. 8, z którego widać jak rośnie stopień ścierania się bieżnika wraz ze wzrostem szybkości.

Nie zapominajmy, że wytwórnia — określająca długość przebiegu kilometrowego — podkreśla wyraźnie, iż przebieg ten osiągnie się tylko przy stosowaniu ekonomicznej szybkości przeciętnej i przy normalnych warunkach eksploatacyjnych.

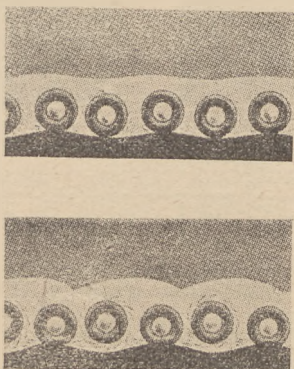
W zestawieniu podanym niżej wykazujemy, jaki wpływ ma szybkość samochodu na zużycie się opon, tj. na zmniejszanie się ich przebiegu kilometrowego — w stosunku do przebiegu normalnego, ustalonego przez wytwórnię.

Wytwórnia ustaliła przebieg opony na 48.300 kilometrów, z zastrzeżeniem iż szybkość samochodu będzie wynosiła przeciętnie 56 km/godz. Otóż przy szybkości 56 km/godz. opony osiągną swój normalny prze-



Rys. 8. Wykres przedstawia, jak dalece wzrasta zużycie bieżnika opony w stosunku do wzrostu szybkości samochodu

bieg 48 300 km, czyli że straty będą równe zeru. Przy zwiększeniu szybkości do 64 km/godz. przebieg opony zmniejszy się do 42 477 km, czyli o 12% w stosunku do przebiegu normalnego. Przy szybkości 72 km/godz. przebieg będzie wynosił 39 259 km, czyli zmniejszy się o 22%. A przy szybkości 80 km/godz. przebieg zredukuje się już do 32 340 km, czyli zmniejszy się o 33%. Z dalszym wzrostem szybkości zużycie opony będzie odpowiednio wzrastało, zmniejszając wybitnie jej przebieg kilometrowy w stosunku do normalnego.



Rys. 9. U góry — zachowanie się opon przy jeździe wolnej, u dołu — zachowanie się opon przy jeździe szybkiej (na nierównościach drogi)

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że gwałtowne przyspieszanie, zarówno jak i hamowanie oraz ich częstotliwość — mają decydujący wpływ na przedwczesne i nadmierne zużycie opon.

Zaobserwowano bardzo ciekawe zjawisko, porównując przebieg kilometrowy opon tego samego typu i wymiaru na autobusach i trolleybusach. Dzięki temu, że trolleybusy mają większe przyspieszenie i moc hamowania od autobusów, to przebieg kilometrowy ich opon wynosi 75 — 80% przebiegu opon autobusowych — w tych samych warunkach eksploatacyjnych.

Nie bez znaczenia również jest wpływ warunków klimatycznych na życie opony, na co nie bardzo zwraca się u nas uwagę. Na szczęście żyjemy w klimacie umiarkowanym, który jest stosunkowo dogodny dla życia opon. Idealne warunki klimatyczne, sprzyjające maksymalnemu przebiegowi opon, to chłodna temperatura atmosfery w granicach od 10° C do 21° C, jak również mokra droga, chłodząca opony.

Ocenia się, że opony zużywają się do 2½ razy szybciej w czasie suchego, gorącego lata. Różnice pomiędzy wydajnością opony w kilometrażu na wiosnę, lato, jesień i zimę w umiarkowanym klimacie podaje nam rys 10. Widzimy z niego, że największa wydajność opony przypada na okres zimy, kiedy temperatura otaczającego powietrza jest niska, najmniejsza zaś w lecie — kiedy jest gorąco.

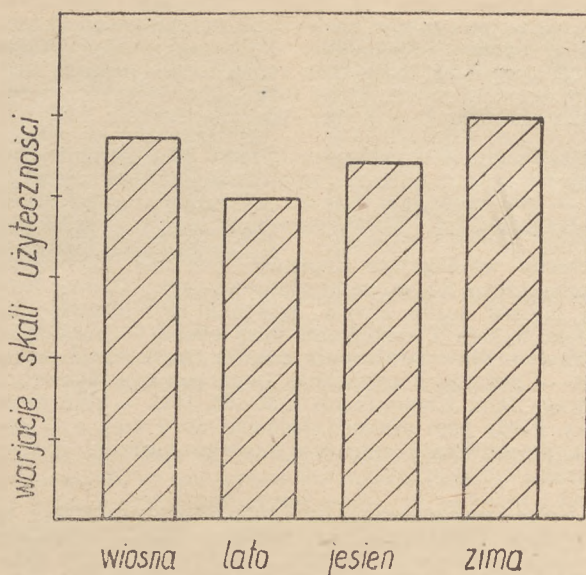
Nawierzchnia drogi także ma wpływ na stopień zużycia opony. Niezależnie od uszkodzeń przypadkowych (gwoździe, szkło itp.) ustalono, że opony mniej zużywają się na drogach o nawierzchni żwirowo - smołowej niż na nawierzchni betonowej.

Bieżnik opony pochłania oleje i tłuszcze, z którymi się styka, przez co jego odporność na zużycie jest osłabiona. Dzięki olejom i tłuszczom bieżnik opony staje się miękkim i gąbczastym.

Do jednego z ważnych czynników przedłużających życie opony zaliczyć należy regularną ich zmianę na kołach samochodu, dzięki czemu będzie można uzyskać maksymalny przebieg opon.

Jazda po nierównych drogach może spowodować jednostronne zużycie opon. Zmiana opon z jednej strony samochodu na drugą może wyeliminować to niekorzystne zjawisko.

Sprawa zmiany opon jest bardzo ważna, a specjalnie przy eksploatacji samochodów ciężarowych. Za-



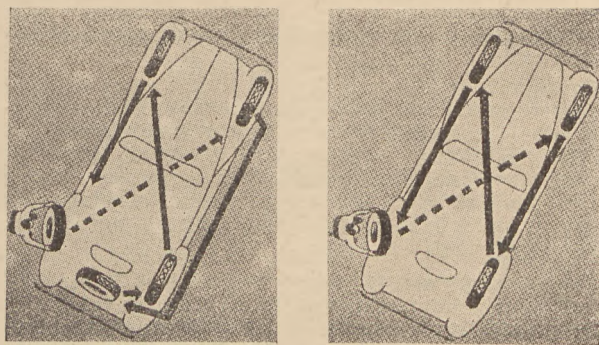
Rys. 10. Podane na rysunku cztery pory roku — w klimacie umiarkowanym, wykazują jaki wpływ na długość życia opon ma temperatura otaczającego je powietrza

miana taka powinna mieć miejsce co 5 — 6 tysięcy kilometrów, albowiem dzięki niej nastąpi równomierne zużycie opon na wszystkich kołach, co w rezultacie przedłuży ich przebieg kilometrowy. Na kołach bliźniaczych powinno się unikać zakładania opon o różnym wzorze desenia bieżnika i różnym jego stopniu zużycia.

Każdy użytkownik zdaje sobie sprawę z konieczności i ważności kontroli technicznej i regularnej obsługi technicznej swego samochodu. W tej trosce o utrzymanie sprawności technicznej samochodu na wysokim poziomie, zazwyczaj nie bierze się w rachubę ogumienia. Ten błąd należałoby zlikwidować, gdyż system regularnej kontroli i konserwacji ogumienia sownie się opłaci, przyczyniając się wydatnie do zwiększenia przebiegu kilometrowego opon, przy minimalnych kosztach na ich konserwację.

W jednostkach samochodowych, przy planowym ujęciu gospodarki samochodowej, byłoby wskazanym wyznaczyć jednego z pracowników do prowadzenia gospodarki ogumieniem. Byłby on odpowiedzialny za utrzymanie i konserwację opon, jako część jego codziennej pracy.

W dużych jednostkach samochodowych może trzeba będzie zatrudnić jedną lub więcej osób, całkowicie



Rys. 11. Na rysunkach przedstawiono 2 metody zmiany opon — z lewej sposób nr 1 (przy kole zapasowym), z prawej — sposób nr 2 (bez koła zapasowego)

zatrudnionych przy tej pracy. Obowiązki tych pracowników polegałyby na **kontroli przepisowego ciśnienia w oponach codziennie**. Pomocną rzeczą byłoby umieszczenie na błotnikach samochodów małych znaków, wymalowanych białą farbą, określających w cyfrach przepisowe ciśnienie dla danej opony.

Następnym ich zadaniem byłoby dokonywanie dwa razy na tydzień oględzin ogumienia każdego samochodu — pod względem uszkodzeń, przebieg, nacięć, anormalnego zużycia, zanieczyszczenia olejem i smarami.

Opony wymagające naprawy powinny być zdjęte i przekazane do warsztatu naprawczego. Opona, której bieżnik został zużyty, powinna być niezwłocznie zdjęta z koła i zastąpiona inną oponą — nieużytą. Sygnałem dla wstrzymania dalszej eksploatacji opony jest — zgodnie z instrukcją Departamentu Samochodowego Min. Komunikacji (SM-163, 164) — stan bieżnika, kiedy jego grubość dochodzi do 6 mm, a to celem umożliwienia założenia nowego bieżnika (protektora).

Opony, przeznaczone do całkowitego zużycia, ze względów bezpieczeństwa powinny być wycofane z użycia już wówczas, kiedy uwidoczni się spód bieżnika „poduszka” (wkładka gumowa umieszczona między bieżnikiem a podkładem). Opona nie powinna nigdy być dopuszczoną do ruchu, jeżeli widoczna jest jej osnowa (warstwy tkaniny gumowanej).

Wszelkie oznaki anormalnego zużycia opon, wskazujące na nieprawidłowości mechaniczne samochodu, lub przeciążenie opon, powinny być natychmiast zgłaszane, aby konieczna akcja zapobiegawcza została podjęta natychmiast — w początkowym stanie. Małe uszkodzenia bieżnika (przecięcia) mogą być łatwo naprawione przez obsługę, lecz większe nacięcia lub uszkodzenia mogą być zreperowane zadawałając tylko w warsztacie wulkanizacyjnym, gdzie tego rodzaju opona powinna być niezwłocznie skierowana.

System opieki nad ogumieniem powinien przewidywać obowiązek ewidencjonowania przebiegu kilometrowego każdej opony. Pracownicy zatrudnieni przy konserwacji opon, powinni podawać do ewidencji potrzebne informacje — co do zmian dokonywanych z oponami na kołach samochodu i przechodzenia opony z jednego samochodu na inny itp.

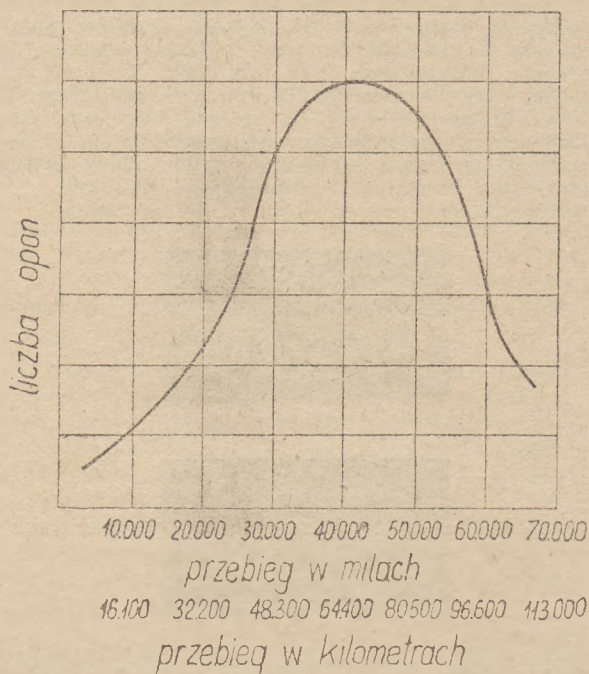
8. ŚREDNI PRZEBIEG KILOMETROWY OPON

Jest tak dużo różnych czynników wpływających na długość życia opon, że przy obliczaniu średniego przebiegu kilometrowego każdej opony, należy zawsze brać pod uwagę typ samochodu, warunki eksploatacji, na których kołach dana opona pracowała itd.

Robiąc porównanie przebiegu kilometrowego opon w gospodarce samochodowej, możemy być zaskoczeni dużymi różnicami, jakie ujawnia się w rezultacie tego porównania. Ujawnia się np., że pewna partia opon oddana do eksploatacji zużywa się szybciej, podczas gdy inne, pracujące w tych samych warunkach eksploatacyjnych osiągają znacznie większe przebiegi kilometrowe.

Gospodarując planowo większą ilością opon w dużej jednostce samochodowej, można będzie ustalić statystycznie — na podstawie przebiegu kilometrowego poszczególnych opon — jaki procent opon uzyskuje normę przebiegu, jaki procent opon przekracza normę i jaki procent opon nie osiąga normy. Ze statystyki dowiemy się również, jaki jest ogólny, przeciętny, przebieg kilometrowy opon.

Tego rodzaju wyniki statystyki przebiegu kilometrowego opon podaje nam rys. 12. Widzimy z niego, że liczba opon, które stopniowo osiągają większe przebiegi kilometrowe, wzrasta tylko do pewnego stopnia. W tym przypadku szczytowa przeciętna wyraża się liczbą 64.000 km. Od tego momentu procent opon, osiągających coraz większe przebiegi kilometrowe, gwałtownie maleje. Z wykresu widzimy, że pewien



Rys. 12. Z krzywej podanej na wykresie możemy wywnioskować jako procent opon osiąga zaznaczone na wykresie przebiegi kilometrowe

procent opon zużywa się przedwcześnie, po małym stosunkowo przebiegu kilometrowym. Krzywa wykresu dowodzi, iż te straty, jakie powodują opony o małym przebiegu — są równoważone przez opony osiągające przebiegi duże, wykraczające poza przeciętną ogólną.

Rozporządzając tego rodzaju statystyką, nie trudno nam będzie ustalić, jaka jest przeciętna ogólna przebiegu kilometrowego, jaki procent opon jak wielkie osiąga przebiegi kilometrowe, jakie są liczby rekordowe przebiegów itd. Na tej podstawie nie trudno będzie ustalić plan zaopatrzenia, normy przebiegu, wskaźniki dla współzawodnictwa pracy oraz wyniki systemu oszczędności.

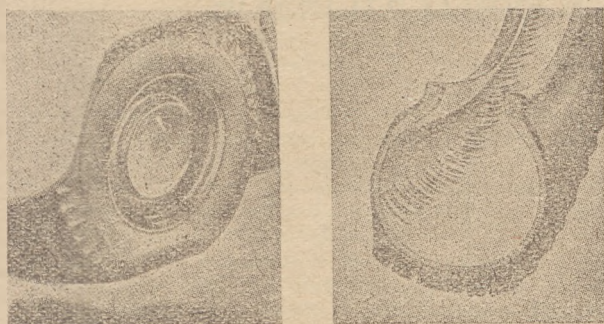
* * *

Na wstępie mówiliśmy, że komplet ogumienia do samochodu ciężarowego „Star 20” kosztuje 10.035 zł 90 gr. Przypuścimy, że nasz „Star” jeździ na oponach importowanych, dla których norma przebiegu — ustalona przez Min. Komunikacji — wynosi 38.000 km, czyli że koszt ogumienia przypadający na 1 kilometr jazdy będzie wynosił okragło 26 groszy.

Przypuścimy, że kursuje 10.000 samochodów „Star 20”, za kierowcami których siedzą doświadczeni, uświadomieni społecznie i owiani duchem socjalistycznego współzawodnictwa pracy — kierowcy, którzy dzięki swej umiejętnej jeździe i dbałości o jak najdłuższy żywot gum, osiągnęli przeciętną ogólną wynoszącą 50.000 km. Wszyscy się zgodzimy, iż przykład ten jest zupełnie realny, bo własne już doświadczenie uczy nas, że taką przeciętną można osiągnąć bez specjalnie wielkiego wysiłku.

Oczywiście, mówiąc o ogólnej przeciętnej, mamy na myśli to, co już zostało wyjaśnione poprzednio, a mianowicie, że pewna nieduża ilość samochodów nie osiągnie normy, większość ją osiągnie (tj. 38.000 km), a pewna ilość — znacznie większa od tych, które nie osiągnęły normy — przekroczy ją.

Przeliczmy teraz, co osiągnie uspołeczniona gospodarka samochodowa, jeżeli kierowcy zrobią jej tego rodzaju miłą niespodziankę, że ogólna przeciętna przebiegu opon będzie wynosić 50.000 km. W stosunku do normy wynoszącej 38.000 km oraz przy eksploatawa-



Rys. 13. Opona niedopompowana (z lewej), po pewnym okresie czasu powoduje uszkodzenia wewnątrz (z prawej), których już nie da się naprawić



Rys. 14. Zbyt bliskie podjeżdżanie do krawężników (z lewej), powoduje rozdarcia boku opony (z prawej), które znacznie przyspiesza niezdolność opony do pracy (działanie wilgoci, piasku, kurzu itp.)

nych 10.000 samochodów, osiągnięcie to będzie się wyrażać ilością 120 milionów kilometrów przejechanych ponad normę! Da to szczeniści gospodarce samochodowej 31.290.000 zł i zezwoli na zmniejszenie importu ogumienia z zagranicy o 21.757 kompletów (opony i dętki).

Kto by nie chciał tego uczynić dla swego kraju, dla Polski Ludowej? Zdaje się, że nie ma wśród naszych kierowców nikogo, któryby nie chciał przyczynić się osobiście do osiągnięcia tego rodzaju rezultatu.

Dobra wola jest, wzniosłe hasła też, ale brak najważniejszego — wykonania. A wykonać można — wiemy, że można bo wielu kierowców już nam to udowodniło, bijąc normy przebiegu opon, bez większych trudności. Trzeba tylko, aby ogół kierowców podciągnął się i osiągał wyniki przodowników.

9. PRZYCZYNY OD KTÓRYCH ZALEŻY DŁUGOŚĆ ŻYCIA OPONY

Reasumując wszystko cośmy na ten temat napisali, postaramy się wyciągnąć odpowiednie wnioski, któreby nam sprecyzowały odpowiedź na pytanie: co należy zrobić, aby jak najbardziej przedłużyć żywot opon, a tym samym przedłużyć przebieg kilometrowy poza ustaloną normę i — zgodnie ze wskazaniami do realizacji Planu 6-letniego — obniżyć koszty własne transportu samochodowego.

Warunki, od spełnienia których będzie zależało osiągnięcie tych zamierzeń, przedstawiają się jak poniżej:

1) Należy sprawdzić, czy wymiar opon, jakie są zmontowane na samochodzie — odpowiada instrukcji fabrycznej;

2) Należy kontrolować ciśnienie powietrza w oponie przy pomocy ciśnieniomierza, a nie na „oko“ — co najmniej 2 razy tygodniowo; wszelkie odchylenia w stosunku do ciśnienia przepisowego, ustalone przez właściwą wytwórnię samochodów, należy natychmiast skorygować;

3) Należy zawsze dokładnie obliczyć wymiary opony jakiej się ma użyć, w stosunku do wymiarów opony nowej — ustalonej przez fabrykę dla danego samochodu;

4) Nadmierne i przedwczesne zużycie opon spowodowane jest zwykle przez: a) zły stan techniczny samochodu; b) obciążenie opon ponad normę (przeładowanie samochodu); c) nie przestrzeganie ciśnienia przepisowego; d) zbyt szybką i nieumiejętną jazdę; e) zbyt gwałtowne hamowanie i przyspieszanie samochodu; f) brak regularnej kontroli, obsługi i konserwacji ogumienia; g) nie przestrzeganie zasady wyważenia opon na kołach samochodu.

5) Zła gospodarka ogumieniem.

6) Niekorzystne warunki atmosferyczne.

7) Zły stan dróg.

Przez zły stan techniczny samochodu rozumiemy wszystko to, co ma wpływ na zużycie opon — nie tylko przez zły stan techniczny wozu, ale również i braki dobrej regulacji nawet nowego samochodu — jak złe ustawienie kół, złe wyregulowane hamulce itp.

Wszystkie inne punkty zdaje się nie wymagają wyjaśnienia, ze względu na ich szerokie omówienie w treści artykułu.

A. Wojtyła

RÓŻNE

JAK ROZPOWSZECHNIAĆ POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE?

Bardzo ciekawą inicjatywę powziął Stołeczny Klub Racjonalizatorów Budownictwa w kierunku rozpowszechniania wartościowych pomysłów racjonalizatorskich i nowatorskich. Klub rozpoczął rozpowszechnianie pomysłów drogą powielania na kartonach dokładnych rysunków technicznych. Kopie te wraz z dokładnym opisem rozsyłane będą do wszystkich warszawskich i pozastołecznych zjednoczeń budowlanych. Kartony z rysunkami i opisem wykonane są w ten sposób, że będzie z nich można zrobić album pomysłów racjonalizatorskich. W br. klub wyda około 90 kartonów z opisami.

Akcja pomyślana jest w ten sposób, że z kolei poszczególne zjednoczenia budowlane będą powielać pierwowzory i rozsyłać je do wszystkich grup budowlanych oraz do klubów racjonalizatorskich — w swoim rejonie.

Akcja ta jest bardzo interesująco pomyślana i niewątpliwie przyczyni się do szybkiego przejęcia uprawnień czołowych racjonalizatorów. Z tych względów akcją powyżej opisaną winny zainteresować się kluby racjonalizatorów z dziedziny eksploatacji i napraw samochodów.

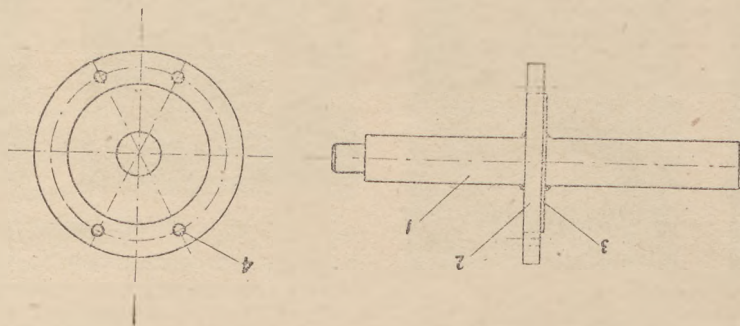
ZOBOWIĄZANIA 1-MAJOWE ZAŁOGI PKS — WARSZAWA OSOBOWA

Pracownicy Ekspozytury Osobowej PKS w Warszawie z okazji Święta 1 Maja podjęli szereg zobowiązań. Tak więc pracownicy warsztatów zobowiązali się naprawić dodatkowo (poza planem) 6 silników autobusowych, oszczędzając w ten sposób ponad 62.000 zł.

Kowale Ekspozytury Osobowej zobowiązali się wykonać dodatkowo 10 resorów do autobusów marki „Chausson“. Pracownicy umysłowi, konduktorzy i kierowcy Ekspozytury Osobowej zobowiązali się uporządkować teren zajezdni i dworca autobusowego, a nadto — założyć kwietniki.

Ogółem, dzięki realizacji zobowiązań pierwszomajowych podjętych przez załogę PKS — Warszawa Osobowa i PKS — Warszawa Towarowa, przedsiębiorstwo zaoszczędzi ponad 114.000 zł.

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE



Rys. 1. Szkic przyrządu do przetaczania szczęki bębnow hamulcowych

1. Ob. Mieczysław Sieczkowski — majster ślusarski w Warsztacie Samochodowym PKS w Warszawie opracował przyrząd do przetaczania szczęk i bębnow hamulcowych, przyrząd prosty i łatwy w wykonaniu.

Podany na rysunku 1 przyrząd składa się z: trzpienia (1), na którym przyspawano kołnierz (2). Trzpień posiada podtoczenie (3) i otwory (4) służące do mocowania na nim bębna hamulcowego. Średnicę podtoczenia kołnierza i otwory dostosowuje się do rozmiarów i typu przetaczanego bębna hamulcowego.

Nagrodę wyplacono w wysokości 300 zł.

2. Ob. Stefan Jaskółowski — pracownik Warsztatów Samochodowych PKS — Warszawa, opracował sposób regeneracji mechanizmu włączającego w rozruszniku systemu „Bendix” w samochodach marki „Fiat”.

W uwidocznionym na rysunku 2 mechanizmie sprzęgającym, wewnętrzna bieżnia tulei (1) i częściowo rolki (2), ulegają zużyciu, co powoduje przy włączaniu poślizg wałka z rolkami i utrudnia włączanie rozrusznika.

Regeneracja polega na przeszlifowaniu bieżni i wykonaniu nowych rolek o odpowiedniej średnicy.

Ob. Jaskółowski otrzymał nagrodę w wysokości 360 złotych. Zastrzeżenia budzi wykonanie rolek we własnym zakresie.

3. Ob. ob. Henryk Nowak i Edward Musiał — ślusarze Warsztatów Samochodowych PKS w Warszawie

dokonali przeróbki skrzyni biegów terenowych w samochodzie marki „GMC”.

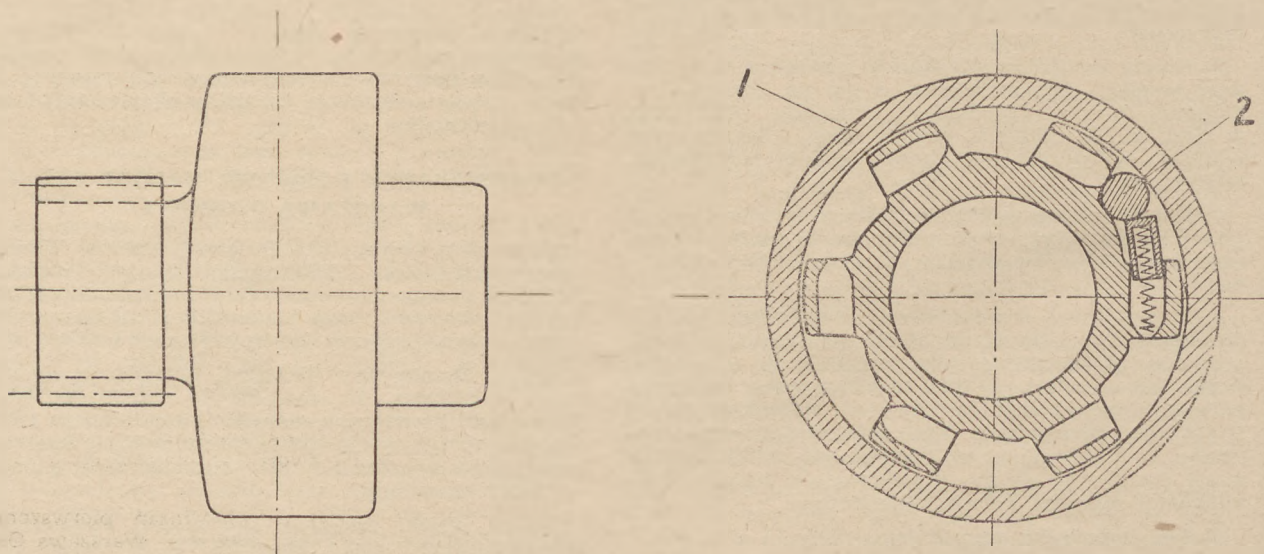
Usprawnienie ma na celu wyłączenie zespołu napędowego kół przednich i pierwszej pary kół tylnych, nie mającego zastosowania w eksploatacji samochodu po drogach o nawierzchni utwardzonej.

Przeróbka polega na usunięciu z terenowej skrzyni biegów kół zębatych z wałkami i z osadzonymi na niej łożyskami. Pozostawiamy w obudowie skrzyni 2 łożyska, w których umieszczamy specjalnie dorobiony wałek.

Racjonalizatorzy otrzymali nagrody w sumie 300 zł.

Naszym zdaniem wyłączanie końcówek wałów jest znacznie lepszym i prostszym sposobem wyłączania zbędnych napędów i co najważniejsze sposobem umożliwiającym równie szybkie ponowne ich uruchomienie, co jest bardzo ważnym czynnikiem dla zachowania pełnej wartości samochodu terenowego w warunkach drogowych i wszechstronnego wykorzystania taboru.

Rozwijamy ruch nowatorów i racjonalizatorów! Stosujemy nową technikę i nowe metody pracy!



Rys. 2. Szkic mechanizmu sprzęgającego w rozruszniku systemu „Bendix”

4. Ob. Ignacy Sawicki — kowal Warsztatów Samochodowych PKS w Warszawie opracował przyrząd do kształtowania uchwytów ułatwiających wsiadanie do kabiny kierowcy. Oryginalne uchwyty są wykonane z kruchej aluminium i łatwo ulegają złamaniom.

Ze względu na stosunkowo dużą odległość poziomu podłogi kabiny kierowcy od ziemi, uchwyt taki jest ułatwieniem dla wsiadającego.

Produkcja uchwytów — rys. 3 (1) bez odpowiedniego przyrządu nastręcza duże trudności ze względu na specjalne ich ukształtowanie.

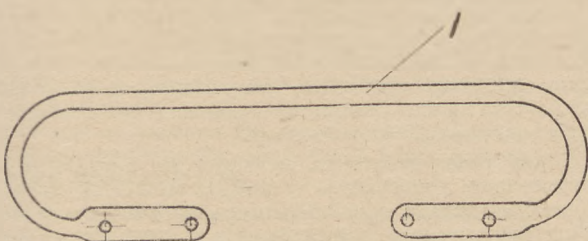
Przyrząd w konstrukcji jest bardzo prosty i składa się z dwóch części: z matrycy — rys. 4 (2) do odkuwania końcówki uchwytu z jednoczesnym punktowaniem dla ułatwienia wiercenia otworów na śruby, oraz części przyrządu wykonanej z odpowiednio wyciętego płaskownika — rys. 5 (3), z przyspawaną do niego, pod odpowiednim kątem, płytką (4) i docisku mocującego (5).

Końce pręta stalowego o długości odpowiadającej uchwytowi, po nagrzanu rozkuwa się w matrycy do właściwego kształtu. Następnie, po ponownym podgrzaniu, pręt zostaje zamocowany na płycie w uchwy-

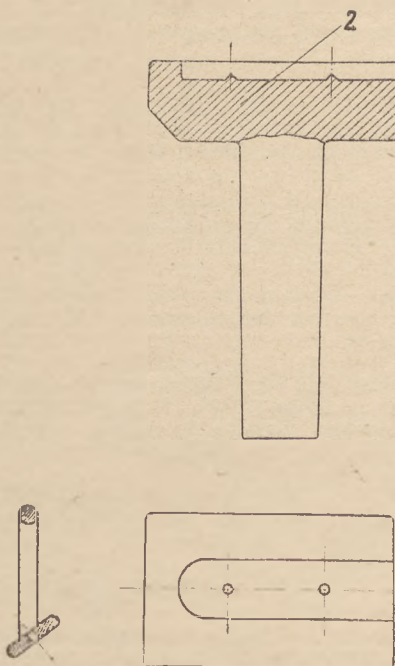
cie przyrządu i przez omłotkowanie pręta wokół obrotu otrzymujemy właściwy kształt uchwytu (1).

Zastosowanie przyrządu w produkcji skraca trzykrotnie czas wykonania uchwytu.

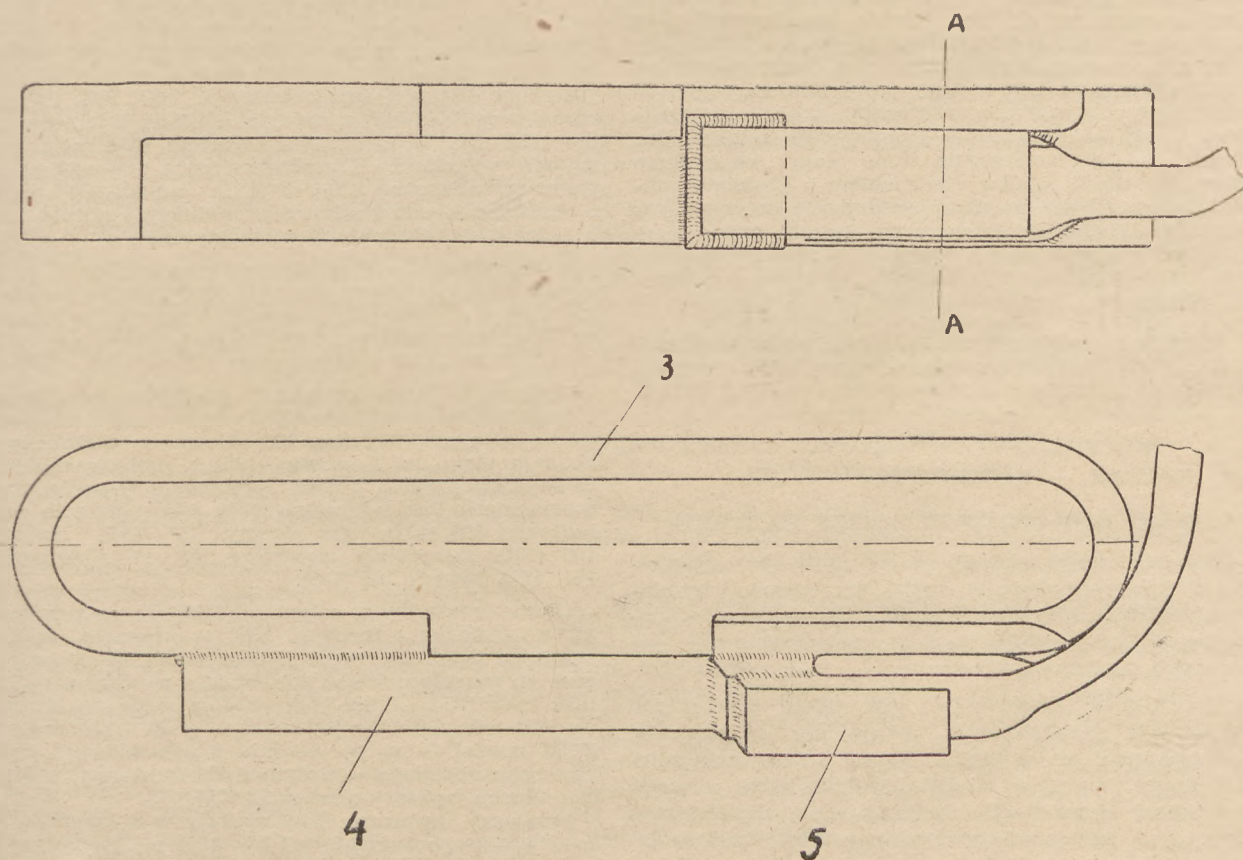
Racjonalizator otrzymał nagrodę w sumie 240 zł.



Rys. 3. Szkic uchwytu ułatwiającego wsiadanie do kabiny kierowcy



Rys. 4. Szkic matrycy do odkuwania końcówki uchwytu z jednoczesnym punktowaniem



Rys. 5. Szkic przyrządu do produkcji uchwytów

Poradnik techniczny

J. REMISZEWSKI — POZNAŃ

JAKA JEST PRZYCZYNA SZCZEGÓLNICIE SILNEGO WYRABIANIA SIĘ GŁADZI CYLINDROWEJ W GÓRNYM KOŃCU DROGI TŁOKA?

Największe zużycie gładzi cylindrowej (w normalnych warunkach eksploatacji) występuje w pobliżu górnego martwego punktu drogi tłoka, tj. w górnej części cylindra — od strony głowicy. Do niedawna dość rozpowszechnionym było przekonanie, że przyczyną intensywnego wyrabiania się gładzi jest mechaniczne działanie pierwszego pierścienia tłokowego, najbardziej obciążonego cieplnie, który w tym obszarze — zgodnie z ruchem tłoka — zmienia kierunek i prędkość, na skutek czego występują dodatkowe naciski o charakterze uderzeniowym.

Obecnie — na podstawie licznych badań i doświadczeń z praktyki — udowodniono w sposób przekonujący, że przyczyną szczególnie silnego wyrabiania się gładzi w górnej części cylindra — jest korozja.

Wśród produktów spalania paliw samochodowych każdego typu zawsze znajduje się woda, która — w normalnie pracującym silniku — zostaje odprowadzona z gazami spalinowymi, jako para wodna. Można przyjąć w przybliżeniu, że z każdego kilograma paliwa powstaje, po spalaniu, około kilograma wody. W gazach spalinowych występuje ponadto zwykle 6 — 11% dwutlenku węgla, 3 — 9% tlenku węgla oraz azot i dwutlenek siarki.

Powstająca w komorze spalania — w czasie pracy silnika — woda jest nieszkodliwa, jak długo pozostaje pod postacią pary wodnej, nie ulegając skropleniu na ściankach cylindra. Możliwość skraplania się wody na powierzchni ścianek cylindra, jak również i ilość osiadającej wody jest zależna od ich temperatury, a ta skolei jest zależna od temperatury wody chłodzącej. Tym samym zużycie gładzi w górnej części cylindrów, zależy wprost od temperatury pracy silnika, ponieważ skraplająca się woda, rozpuszczając zawarte w spalinach tlenki, nabiera silnie korodujących właściwości. Rezultatem jest zniszczenie filmu oleju (co zmienia charakter tarcia między pierścieniem a gładzią z półpłynnego na suche, zwiększając znacznie zużycie), oraz uszkodzenia gładkiej powierzchni ścianki przez korozję. Nadto skraplająca się woda, łącznie z cięższymi składnikami paliwa, przenika między tłokiem a ścianką cylindra do karteru — rozcieńczając olej.

Wszystkie wymienione, bardzo niekorzystne zjawiska, zostają zredukowane do minimum, gdy temperatura wody chłodzącej w bloku wynosi od 80 — 85°C, tj. gdy silnik jest dostatecznie nagrany.

M. KAPALA — KATOWICE

CO TO JEST ODPOWIETRZANIE KARTERU?

Odpowietrzanie karteru, zwane niekiedy „wietrzeniem“ karteru, polega na ciągłej, przymusowej wymianie powietrza wewnątrz skrzyni korbowej silnika spalinowego. Taka wentylacja odgrywa poważną rolę, gdy chodzi o czas życia silnika.

Prawidłowe smarowanie wszystkich pracujących części jest podstawowym warunkiem długotrwałej i nienagannej pracy silnika. Dobroć smarowania zależy przede wszystkim od jakości oleju, która w czasie normalnej eksploatacji silnika — stale się pogarsza. Przyczyną jest przede wszystkim wzrost ilości zanieczyszczeń oraz zjawisko rozcieńczania oleju paliwem i wodą.

Jeżeli zaistnieją takie warunki, że paliwo lub woda osiadają pod postacią kropelek na ściankach cylindra i komory spalania, to w większości przypadków przenikają one następnie przez pierścienie tłokowe i rozcieńczają olej w misce olejowej silnika. Gazy spalinowe przedmuchiwane przez pierścienie tłokowe, zawierają zawsze pewną ilość pary wodnej, która skrapla się przy zetknięciu z chłodniejszymi częściami, spływając następnie do oleju.

W czasie normalnej pracy silnika nie można uniknąć zjawiska rozcieńczania oleju. Należy jednak jak najbardziej zmniejszać jego intensywność, która wzrasta gdy silnik jest przechłodzony, mieszanka zbyt bogata, spalanie w cylindrze niezupełne itd. Należy pamiętać, że rozcieńczanie oleju paliwem gwałtownie się wymaga, gdy np. jeden lub więcej cylindrów nie „pali“.

Proces rozcieńczania oleju zostanie wydatnie opóźniony i osłabiony przez zastosowanie odpowietrzania skrzyni korbowej. W czasie pracy silnika, gdy temperatura oleju w misce olejowej jest stosunkowo wysoka, zanieczyszczenia takie jak paliwo i woda mają tendencję do przechodzenia w stan lotny, mieszając się z powietrzem wypełniającym skrzynię korbową. Przez przymusową wymianę powietrza usunąć można równocześnie wszystkie zanieczyszczenia w stanie gazowym, jak gazy spalinowe, parę wodną, pary paliwa itd., a tym samym zmniejszyć znacznie ilość zanieczyszczeń przenikających do oleju.

Ciągły obieg powietrza uzyskuje się zwykle przez wytworzenie podciśnienia w skrzyni korbowej, co równocześnie ułatwia przechodzenie wody i paliwa w stan lotny. Świeże powietrze dopływa z otoczenia a przez specjalny wlot, zaopatrzony w odpowiedni filtr, wykonywany fabrycznie, w każdym nowoczesnym silniku.

WYKONANIE ZWIĘKSZONEGO PLANU W I KWARTALE 1951 R.

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego ogłosiła komunikat, w którym podaje, że zadania Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1951 (zwiększone w porównaniu z zadaniami Planu 6-letniego na ten rok) były w pierwszym kwartale 1951 roku pomyślnie wykonane. Charakterystyczne dla wykonania planu w I kwartale 1951 r. było wzmoczenie walki o obniżenie kosztów własnych produkcji i obrotu oraz o zwiększenie akumulacji socjalistycznej.

Według tymczasowych danych plan produkcji przemysłu socjalistycznego na I kwartał 1951 r., według wartości w cenach niezmiennych, został wykonany w 101%, a wartość produkcji tego przemysłu wzrosła o około 26% — w porównaniu z I kwartałem 1950 r.

Wykonanie planu produkcji artykułów związanych z gospodarką samochodową i pokrewną kształtowało się następująco (pierwsza liczba oznacza procent wykonania planu na I kwartał 1951 r., natomiast liczba w nawiasie oznacza procent wykonania w porównaniu z osiągnięciami w I kwartale 1950 roku): przerób ropy naftowej 104 (157), gaz ziemny 117 (141), traktory 100 (131), samochody ciężarowe 103 (171), motocykle 101 (151), rowery 104 (133).

Liczba traktorów w całym rolnictwie — w przeliczeniu na traktory o mocy 15 KM — osiągnęła według stanu na dzień 31 marca 1951 r. około 28.200 traktorów, tj. wzrosła o 9% w porównaniu ze stanem na koniec roku 1950. Liczba POM według stanu na 31 marca 1951 osiągnęła 244 jednostki, a park traktorowy w POM wzrósł — w porównaniu z odpowiednim okresem roku ubiegłego — o około 5.400 traktorów, w przeliczeniu na traktory o mocy 15 KM.

Przewozy towarowe PKS wzrosły w I kwartale br. o 91% — w porównaniu z I kw. 1950 r. Przewozy osobowe wzrosły w I kw. 1951 o 72% — w porównaniu z tymże okresem r. ub.

RÓŻNE INFORMACJE

ZAKRES DZIAŁANIA INSPEKTORÓW GOSPODARKI SAMOCHODOWEJ

W celu kontroli prawidłowego prowadzenia gospodarki samochodowej, a w szczególności właściwego wykorzystywania samochodów, a przez to usprawnienia transportu samochodowego, Prezydium Rządu postanowiło utworzenie inspektorów gospodarki samochodowej*).

Jak wiadomo, w ostatnich trzech latach Ministerstwo Komunikacji wydało szereg przepisów, norm i instrukcji, ustalających zasady racjonalnej — z punktu widzenia technicznego i ekonomicznego — gospodarki pojazdami samochodowymi. Przepisy te i normy, obowiązują wszystkich użytkowników samochodów i motocykli w gospodarce uspołecznionej, lecz nie zawsze w praktyce są ściśle przestrzegane. Odbija się to wysoce ujemnie na gospodarce narodowej i powoduje duże straty wskutek marnotrawstwa.

Stąd powstała konieczność prowadzenia stałej i dokładnej kontroli gospodarki samochodowej, za pomocą systematycznego lustrwania poszczególnych garaży i warsztatów obsługowych przez specjalnie do tego przeznaczonych fachowców, którymi właśnie będą inspektorzy gospodarki samochodowej.

Ostatnio zostało wydane zarządzenie określające zakres działania inspektorów gospodarki samochodowej i sposób ich powoływania**).

Do zakresu działania tych inspektorów należy kontrola całej gospodarki samochodowej, prowadzonej: a) przez urzędy, przedsiębiorstwa i inne instytucje państwowe; b) przez przedsiębiorstwa spółdzielcze państwowe; c) przez spółki prawne, w których udział Skarbu Państwa przekracza 50% oraz d) przez przedsiębiorstwa nieuspołecznione wykonyujące transport samochodowy osób lub towarów (np. koncesjonowany przewóz towarów samochodem ciężarowym lub przewozy taksówkami, dorożkami bagażowymi itp.).

Oprócz kontroli gospodarki samochodowej inspektorzy gosp. samoch. powołani są również do instruowania pracowników zatrudnionych w wymienionych zakładach. Takie instruowanie dokonywane będzie doraznie przy okazji przeprowadzanej kontroli i obejmować będzie sprawy bezpośrednio związane z prowadzeniem tej gospodarki.

Aby nie było wątpliwości, co podpada pod pojęcie gospodarki samochodowej oraz w jaki sposób inspektorzy gosp. samoch. mają wykonywać kontrolę, omawiane zarządzenie określa, na czym polegają czynności inspektorów, wyliczając je w sposób następujący:

- 1) badanie prawidłowości i terminowości prowadzenia ewidencji, dokumentacji i sprawozdawczości związanej z użytkowaniem i obsługą techniczną samochodów;
- 2) kontrolowanie zużycia i sposobu gospodarowania paliwem, smarami, ogumieniem i innymi materiałami (przestrzeganie norm zużycia materiałów eksploatacyjnych);
- 3) kontrolowanie gospodarowania częściami zamiennymi oraz zespołami pod względem prawidłowości ich przechowywania i używania;
- 4) badanie stanu technicznego pojazdów samochodowych oraz planowości, terminowości, celowości i jakości napraw oraz innych czynności wchodzących w zakres obsługi technicznej tych pojazdów;

5) badanie garaży, zajezdni stacji obsługi i warsztatów samochodowych pod względem właściwego wykorzystywania ich pomieszczeń, zabudowań i urządzeń;

6) badanie gotowości technicznej pojazdów samochodowych oraz prawidłowości ich wykorzystywania, tak co do właściwego ich używania jak i wykorzystywania ich ładowności;

7) kontrola stosowania przepisów o używaniu służbowych pojazdów samochodowych;

8) kontrola właściwego zatrudniania kierowców oraz praktykantów;

9) inne czynności z zakresu gospodarki samochodowej zlecone przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego.

Inspektorzy gosp. samoch. wykonywać będą powyższe czynności, albo odwiedzając garaże, zajezdnie, stacje obsługi i warsztaty naprawcze, jak również wszelkie inne miejsca eksploatacji pojazdów samochodowych, albo też — przez doraźną kontrolę pojazdów na drogach publicznych. Ta ostatnio wymieniona kontrola będzie prowadzona niezależnie od działalności organów kontroli ruchu drogowego (organa M. O. i kontrolerzy drogowi) i będzie dotyczyć oczywiście tylko tych dziedzin gospodarki samochodowej, które mogą być zbadane poza obszarem garażu czy zajezdni (np. sprawdzenie stanu technicznego pojazdu, prawidłowości dokumentacji drogowej, prawidłowości używania pojazdów samochodowych itp.).

Jak wynika z powyższego, zadania jakie spełniać będą inspektorzy gosp. samoch. są obszerne i bardzo odpowiedzialne. Od fachowego i solidnego wykonywania wymienionych czynności zależeć będzie w wielkim stopniu sprawność i wydajność gospodarki samochodowej oraz jej oszczędne prowadzenie. Dlatego zarządzenie omawiane ustala, że inspektorów gosp. samoch. powoływać i odwoływać będzie Minister Transportu Drogowego i Lotniczego, na wniosek prezydium wojewódzkich rad narodowych, przy których inspektoriowie będą pełnić swe czynności. Takie rozwiązanie powinno zapewnić należyty z punktu widzenia fachowego oraz społeczno-politycznego dobór kandydatów oraz odpowiedni autorytet, a więc te cechy, które są niezbędne do właściwego wykonywania tak odpowiedzialnych czynności.

Wreszcie zarządzenia z dnia 21 stycznia 1951 r. przewiduje wydanie instrukcji, określającej sposób wykonywania czynności kontrolnych przez inspektorów gosp. samoch., składania przez nich sprawozdań oraz sposób dalszego wykorzystywania materiałów dostarczonych przez inspektorów gosp. samoch. Instrukcja taka zostanie w najbliższym czasie ogłoszona przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego. (es)

LIKWIDACJA NADMIERNYCH REMANENTÓW MOTORYZACYJNYCH

(Z zeszycie nr 3 — marzec 1951 omówiliśmy uchwały wyjściowe do tego zarządzenia — Uchwały Prezydium Rządu oraz Kom. Ek. Rady Ministrów)

Ogłoszone ostatnio zarządzenie o likwidacji zbędного sprzętu motoryzacyjnego (Zarządzenie Przewodniczącego P.K.P.G. z dnia 16 stycznia 1951 r. w sprawie trybu przekazywania i sposobu wyceny nadmiernych remanentów motoryzacyjnych — Monitor Polski Nr A-11 poz. 163) ma niezmiernie ważne znaczenie dla gospodarki samochodowej. W każdym garażu czy warsztacie samochodowym znajdują się jeszcze znaczne ilości sprzętu samochodowego, które nie są potrzebne dla danego zakładu, a mogą być poszukiwane bądź z powodzeniem użytkowane w innej jednostce.

Omawiane zarządzenie zobowiązuje wszystkie jednostki gospodarcze — zarówno państwowe jak i spół-

*) Uchwała Prezydium Rządu z dnia 14 grudnia 1950 r. w sprawie powołania inspektorów gospodarki samochodowej (Monitor Polski Nr A-133 poz. 1698).

**) Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 stycznia 1951 r. w sprawie ustanowienia i zakresu działania inspektorów gospodarki samochodowej (Monitor Polski Nr A-11 poz. 171).

dzielcze, do bezzwłocznego przystąpienia do likwidacji nadmiernych remanentów motoryzacyjnych. Za takie remanenty uważa się: a) wszystkie pojazdy samochodowe (samochody, ciągniki drogowe, motocykle, przyczepy i naczepy) — bez względu na ich stan, znajdujące się w ilości większej aniżeli przewidziano etatem oraz te, które aczkolwiek mieszczą się w ramach etatu, ale nie są używane do eksploatacji; b) zespoły, części zamiennne oraz osprzęt (akcesoria) nowe lub używane, w ilościach przewyższających roczny zapas; c) wszelkie narzędzia specjalne i urządzenia, przeznaczone do obsługi i napraw pojazdów samochodowych lub do przeróbki samochodów na inny rodzaj paliwa, jeżeli narzędzia te i urządzenia nie są w pełni wykorzystywane lub są wykorzystywane do innych celów, oraz d) wszelkiego rodzaju instrukcje dotyczące urządzeń technicznych w zakresie obsługi i napraw pojazdów samochodowych, katalogi części zamiennych (również i w językach obcych), jeżeli znajdują się w ilościach większych aniżeli to jest niezbędne do normalnej eksploatacji posiadanych pojazdów.

Zarządzenie z dnia 16 stycznia 1951 r. określa sposób klasyfikacji wyżej wymienionych remanentów (podział na trzy grupy) i zobowiązuje do sporządzania wykazów posiadanych remanentów. Wykazy te ustalone komisyjnie, powinny być przesłane do „Motozbytu” lub „Spółnoty Pracy” — jeżeli chodzi o pojazdy samochodowe, a do Komisji Międzyministerialnej Uplynnienia Remanentów przy PKPG — jeżeli chodzi o sprzęt, urządzenia i inne materiały.

Zarządzenie omawiane ustala również tryb przekazywania remanentów oraz sposób ich wyceny, a wreszcie także sposób dokonywania rozliczeń z tego tytułu, przyjmując za zasadę, że remanenty motoryzacyjne przekazywane są odpłatnie.

Zaznaczyć również należy, że wraki samochodowe oraz sprzęt samochodowy i urządzenia techniczne, które nie dadzą się zaliczyć do żadnej z ustalonych grup kwalifikacyjnych, powinny być zaofiarowane Centrali Złomu bądź Centrali Odpadków Użytkowych, w myśl obowiązujących pod tym względem przepisów.

W zakończeniu zarządzenia podane są wzory dokumentacji, jaka obowiązuje przy wykonywaniu likwidacji nadmiernych remanentów motoryzacyjnych.

Dokładne i szybkie wykonanie zarządzenia o likwidacji remanentów motoryzacyjnych niewątpliwie wpłynie w wysokim stopniu na uporządkowanie naszej gospodarki samochodowej, a przez to i na jej usprawnienie. (eo)

STAWKI WYNAGRODZENIA ZA USŁUGI PRZEWOZOWE NA RZECZ WOJSKA

Minister Komunikacji wydał zarządzenia w dniu 8 lutego 1951 r. o ustaleniu stawek wynagrodzenia za dostarczone mechaniczne środki przewozowe (Dz. Tar. i Zarz. Kom. Nr 5 z dnia 28 lutego 1951). Zarządzenie powyższe oparte jest na ustawie z 18 lipca 1950 o dostarczeniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 36 poz. 322).

Za dostarczenie samochodu, ciągnika, przyczepy, autobusu lub motocykla należy się wynagrodzenie, na które się składa:

1) zwrot kosztów utrzymania pojazdu mechanicznego, niezależnych od przebytej przez niego drogi, lecz zależnych od czasu, przez jaki był używany;

2) zwrot kosztów jego użycia, zależnych od przebytej przez niego drogi.

Wynagrodzenie za czas użycia poj. mech. oblicza się w złotych za każdą rozpoczętą godzinę użycia, a w odniesieniu do przebytej drogi — za każdy kilometr, na podstawie zapisów dokonanych w karcie drogowej.

Wysokość wynagrodzenia dla samochodów osobowych uzależniona jest od pojemności skokowej silnika. Dla samochodów osobowych do 3.000 cm³ wynosi ona za 1 godz. użycia 2,50 zł, a za 1 km przebiegu — 0,75. Powyżej 3000 cm³ stawka za użycie jest ta sama, a za 1 km przebiegu wynosi już 1,05 zł.

W praktyce, obliczenie wynagrodzenia łącznego przedstawia się następująco: przyjmijmy, że samochód osobowy pojemności 2.000 cm³ dostarczony był na przebieg 24 godzin, w ciągu których wykonał 100 km przebiegu.

za czas: 24 godz. $\times$ 2,50 = 60 zł
za przebieg 100 km $\times$ 0,75 = 75 zł

Razem zwrot kosztów — 135 zł za usługi przewozowe świadczone wojsku w ciągu 24 godzin.

W kosztach niezależnych od przebiegu mieszczą się koszty wynagrodzenia kierowcy i inne koszty utrzymania, niezwiązane z jazdą. Natomiast w kosztach zależnych od przebiegu mieszczą się koszty paliwa, smarów, obsługi zapobiegawczej i napraw oraz koszty umorzenia wartości gum i pojazdów.

Wynagrodzenie za **samochód ciężarowy** uzależnione jest od jego ładowności, rodzaju silnika oraz ilości osi. Tak np.: stawka wynagrodzenia dla samochodu benzynowego, 4 tonowego i wyżej wynosi 3,30 za godzinę, a za 1 km przebiegu 1,95 zł, kiedy jednak samochód ciągnie przyczepę, to stawka za 1 km zostaje podniesiona i wynosi 2,15 zł. Samochód o takiej samej ładowności, ale trzyosiowy otrzymuje to samo za godzinę, ale 2,20 zł za 1 km przebiegu. Samochody z silnikami wysokoprężnymi (Diesel) poniżej 4 ton ładowności otrzymują za 1 km przebiegu bez przyczepy 1,20 zł, a z przyczepą 1,30 zł, 4-ro tonowy i wyżej 1,70 zł i 1,85 zł — za 1 km przebiegu. Przyczepy są płatne tylko za przebieg w wysokości zależnej od ich systemu hamulcowego: bez hamulców, lub z hamulcami najazdowymi 0,20 zł, dwuosiowe z hamulcami zespolonymi 0,55, a trzyosiowe z takimi samymi hamulcami 0,75 zł za 1 km przebiegu.

Wynagrodzenie za **ciągnik benzynowy** typu rolniczego wynosi 2,50 zł za godzinę i 1,50 zł za 1 km przebiegu z przyczepą. Ciągniki na olej gazowy np. „Ursus” otrzymują za godz. 2,50 zł a za 1 km przebiegu z przyczepą 1,10 zł, ciągniki Steyer i Zetor — to samo za godzinę i 0,95 zł za 1 km przebiegu z przyczepą. Ciągnik siodłowy uważa się za samochód ciężarowy o ładowności naczepy.

Przy obliczeniu wynagrodzenia dla **samochodu ciągnącego przyczepę** (przyczepy) należy dodać do kosztu zależnego od przebiegu dla samochodu ciągnącego, koszty zależne od przebiegu dla jednej lub więcej przyczep. Na przykład: samochód Fiat 626 o ładowności 3,5 t, pracujący z przyczepą o hamulcach pneumatycznych zespolonych, otrzymuje za 1 km przebiegu z przyczepą 1,30 zł, a prócz tego 0,55 zł za przyczepę, czyli łącznie wynagrodzenie za 1 km przebiegu z przyczepą wynosi 1,85 zł. Znając czas użycia samochodu w godzinach oraz ilość przejechanych kilometrów z przyczepą lub bez, nie trudno będzie obliczyć należność za usługi przewozowe oddane wojsku.

Wysokość wynagrodzenia za pracę **autobusów** uzależniona jest od ilości miejsc pasażerskich i rodzaju silnika (gaźnikowy, czy też Diesel). Tak więc: autobus benzynowy, liczący poniżej 20 miejsc pasażerskich, otrzymuje 2,50 zł za godzinę i 1,50 zł za 1 km przebiegu. Od 20 — 36 miejsc — 1,75 zł za 1 km przebiegu.

Duży autobus — na 36 miejsc i powyżej, trzyosiowy z silnikiem na olej gazowy — otrzymuje 3,50 zł za godzinę i 2,20 zł za 1 km przebiegu.

Nie będziemy dalej cytować tabel należności, gdyż każdy znajdzie je w cytowanym na wstępie Dz. Tar. i Zarz. Kom., pragniemy jedynie nadmienić, iż zarządzenie to w sposób wyczerpujący i jasny omawia zagadnienia wynagrodzenia za samochodowe świadczenia przewozowe na rzecz wojska.

(aw)

INSTRUKCJA O PRZYGOTOWANIU DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W OKRESIE LETNIM

Okres wiosenno - letni, następujący po okresie zimowym, wymaga dokonania pewnych zabiegów przy samochodzie, celem zapewnienia mu normalnej eksploatacji w zmienionych warunkach atmosferycznych. Zabiegi te polegają na: a) dokonaniu drugiej obsługi technicznej (II. O. T.); b) zamianie olejów i smarów z zimowych na letnie; c) regulacji gaźnika; d) sprawdzeniu systemu zasilania paliwem; e) zmianie palwa w silnikach wysokopiętnych; f) przemyciu i oczyszczeniu systemu chłodzenia; g) sprawdzeniu instalacji elektrycznej; h) sprawdzeniu ogumienia; i) sprawdzeniu zaopatrzenia pojazdów samochodowych; j) zabezpieczeniu przed wpływami korozji; k) zdemontowaniu urządzeń dodatkowych; l) konserwowaniu urządzeń dodatkowych.

Na ogół wszystkie wymienione tu zabiegi znane są kierowcom i pracownikom obsługi. Ze względu na konieczność szkolenia kadr, wydaje się rzeczą słuszną, aby przed przystąpieniem do tych prac zapoznać wszystkich zainteresowanych, a przede wszystkim młodych — mniej doświadczonych kierowców i pracowników obsługi, z zadaniami, jakie mają do spełnienia w przygotowaniu pojazdów samochodowych do eksploatacji w okresie letnim.

Wychodząc z tych założeń, Minister Transportu Drogowego i Lotniczego wydał zarządzenie dn. 20.III br. zatwierdzające instrukcje o przygotowaniu do eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie letnim. Instrukcja została wydana nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych i jest do nabycia w Składnicy Wydawnictw Komunikacyjnych.

Okres letniej eksploatacji zaczyna się 1 kwietnia i kończy 31 października. Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego poleca, aby wszystkie czynności związane z przeszkoleniem personelu i przygotowaniem pojazdów samochodowych do eksploatacji letniej zostały ukończone do 1 kwietnia 1951. Ponieważ jednak instrukcja wyszła z pewnym opóźnieniem, dlatego wyjątkowo w roku bieżącym ostateczny termin ukończenia wszystkich prac przygotowawczych został przesunięty na 30 kwietnia br.

Ostatni paragraf wymienionej instrukcji mówi, że „za ścisłe wykonanie przepisów niniejszej instrukcji są odpowiedzialni kierownicy jednostek samochodowych oraz ich przełożeni wszystkich szczebli, obowiązani do nadzorowania i kontrolowania”.

Instrukcja została opatrzona znakiem SM—181.

A. W.

NOWE ZARZĄDZENIE W SPRAWIE ROZDZIAŁU OGUMIENIA

System rozdziału ogumienia w roku 1951 został zmieniony. Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 16.III br. ustala, że dla uproszczenia systemu zaopatrywania w ogumienie (produkcji krajowej) zakładów produkujących lub zakładów naprawiających pojazdy samochodowe, zakłady te będą nabywały przydzielone im dla celów produkcyjnych ogumienie bezpośrednio w fabrykach produkujących ogumienie. Przydziały na cele produkcyjne, które nie mogą być zrealizowane w krajowym przemyśle gumowym, winny być realizowane w Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”.

Jednostki organizacyjne, które nie zgłosiły swych potrzeb w odpowiednim czasie nadrzędnym ministerstwu lub centralnym urzędowi, mogą ubiegać się o doraźny przydział ogumienia w PKPG za pośrednictwem tych ministerstw.

W przypadku, gdy dana jednostka organizacyjna stwierdzi, że przydzielone jej na rok 1951 ogumienie reglamentowane nie będzie wykorzystane w tymże roku, to ogumienie to winno być zgłoszone do dyspozy-

cji właściwego ministerstwa, bądź też urzędu centralnego.

Zarządzenie podaje, że roczny przydział ogumienia reglamentowanego może być realizowany w okresie 1951 roku w najbliższej położonej placówce „Motozbytu”. Przydział ten otrzymują wszystkie jednostki organizacyjne, w których Skarb Państwa, przedsiębiorstwa państwowe, albo osoby prawa publicznego mają udział wynoszący ponad 50% kapitału zakładowego.

Ponieważ roczny przydział ogumienia reglamentowanego jest dokonywany w kompletach, to znaczy opona wraz dętką, a praktyka wykazała, że okres możliwości użytkowej opony jest dłuższy niż dętki, zarządzenie przewiduje, że zakup dętek ponad ilości przydzielone w kompletach może być dokonany bezpośrednio w „Motozbycie”, bez specjalnych zezwoleń.

Zgodnie z tym zarządzeniem, ogumieniem reglamentowanym jest ogumienie o następujących rodzajach i wymiarach: a) ogumienie do samochodów ciężarowych o wymiarach: 900-16, 1050-16, 650-20, 32x6, 825-20, 900-20, 1000-20, 1050-20, 1100-20, 1275-20, 1300-20, 1100-22, 1200-22, 1100-24, 1125-24, oraz E-20 Metalic (lub zastępcze); b) ogumienie traktorowe o wymiarach: 400-15, 750-18, 800-24, 900-24, 1100-24, 1125-24, 1200-24, 1400-24, 10-28, 1275-28, 8-32, 9-32, 10-32, 900-36, 11-36, 10-38 oraz 11-38.

W celu umożliwienia nabycia ogumienia bez specjalnych zezwoleń, zarządzenie zwalnia do wolnej sprzedaży ogumienie następujących rodzajów i wymiarów: a) ogumienie wszystkich rodzajów i wymiarów, nie będących w rozumieniu tego zarządzenia ogumieniem reglamentowanym; b) ogumienie regenerowane zbywające z akcji wymiennej; c) ogumienie przeznaczone dla trakcji konnej; d) ogumienie III gatunku produkcji krajowej o wymiarze 825-20 oraz 32x6.

Uchwała nakazuje wycofanie w odpowiednich momentach z eksploatacji ogumienia zużytego i przekazywanie tegoż do protektowania za pośrednictwem ośrodków skupu Centrali Odpadków Użytkowych.

ZŁE LUB NIEDOKŁADNE ZAMÓWIENIA UTRUDNIAJĄ PRACĘ „MOTOZBYTOWI”

„Motozbyt” się skarży, że większość składanych przez instytucje zapotrzebowań na łożyska przeznaczone do wymiany w typowym sprzęcie motorowym — nadchodzą w formie niezmiennie utrudniającej ich załatwienie, a czasem w formie nawet wręcz uniemożliwiającej załatwienie sprawy.

W czasopiśmie urzędowym pt. „Gospodarka Materiałowa” (nr łączny 5-6-7-1950 r.) wydrukowano instrukcję PKPG (załącznik nr 3), która podaje w jaki sposób należy składać roczne plany zamówień łożysk.

Błędem najczęściej się pojawiającym to składanie zapotrzebowań do „Motozbytu” z pominięciem właściwych dla użytkowników-Departamentów, Centrali Zaopatrzenia Materiałowego, to znaczy tych instytucji nadrzędnych, od których powinny wpływać do „Motozbytu” zbiorcze specyfikacje zamówieniowe.

Drugą bolączką zamówień — może najbardziej hamującą pracę „Motozbytu” — są specyfikacje niewłaściwie opisujące typy zamawianych łożysk. Zamiast podania typo-numeru łożyska, użytkownicy najczęściej opisują „miejsce pracy” łożyska i to w sposób bardzo pobieżny, nie podając albo zupełnie marki wozu, albo nie podając typu wozu. Należy zaznaczyć, że zamawiane łożyska trzeba określać wyłącznie numerem fabrycznym (z zachowaniem podziału na grupy — tak jak podaje instrukcja PKPG), a w przypadku niemożności podania numeru fabrycznego łożyska, należy bardzo dokładnie określić: 1) markę samochodu; 2) typ samochodu; 3) rok budowy samochodu; 4) zespół, w którym zamawiane łożysko pracuje; 5) dokładne „miejsce pracy” łożyska. Dokładne szczegóły w jaki sposób należy sporządzać zamówienia zbiorcze podaje wspomniana wyżej instrukcja PKPG.

I jeszcze jedna uwaga — przy ustalaniu ilości zamawianych łożysk należy mieć na względzie tylko potrzeby bieżące — **nie wolno zamawiać łożysk na zapas**, gdyż powodowałoby to w konsekwencji m. in. szkodliwe gromadzenie towaru deficytowego.

Należy tutaj podkreślić, że łożyska są na ogół towarami importowanymi i w wielu przypadkach terminowa ich dostawa jest uzależniona od terminowego przesłania zamówień do dostawców zagranicznych.

Ze względu na to, że dotychczasowy sposób załatwiania zamówień zbiorczych odbywał się z dużym opóźnieniem, „Motozbyt” utworzył przy Hurtowni w Łodzi (ul. Narutowicza 45) Centralny Magazyn Łożysk Tocznych. Utworzenie C.M.Ł. niewątpliwie skróci obieg korespondencji, zbliżając użytkownika do dostawcy.

Inną ważną sprawą jest zagadnienie zamówień dodatkowych, nadsyłanych przez tych użytkowników, którzy nie sporządzili rocznego planu zamówień. Ci odbiorcy winni sporządzić **dodatkowe zamówienia kwartalne** (w terminie na 20 dni przed początkiem kwartału kalendarzowego), wraz z podaniem dokładnego uzasadnienia oraz przyczyn nie umieszczenia w planie rocznym. Wszelkie zamówienia dodatkowe należy kierować za pośrednictwem swej instytucji nadrzędnej — do właściwego terytorialnie Terenowego Biura Sprzedaży Detalicznej „Motozbytu”.

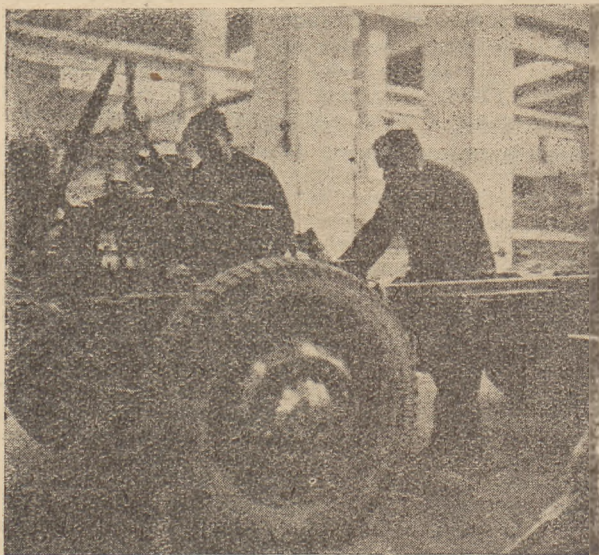
Należy pamiętać, że Naczelna Dyrekcja „Motozbytu” jest jednostką administracyjną, tak, że w żadnym przypadku nie należy doń nadsyłać zamówień, gdyż pozostaną one bez dalszego biegu.

TEGOROCZNE OSIĄGNIĘCIA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

Przemysł motoryzacyjny przystąpił w roku bieżącym do seryjnej produkcji 10-tonowych przyczep kłonicowych, służących w pierwszym rzędzie do przewozu drzewa. W tymże okresie uruchomiono produkcję 6-tonowych przyczep towarowych — do ciągników i samochodów ciężarowych.

W najbliższym czasie uruchomiona będzie produkcja przyczep autobusowych.

Również w br. wyprodukowane będą prototypy autobusów zbudowanych na podwoziu „Star 20”. Autobusy, które otrzymały nazwę A-50, będą miały 32 miejsca siedzące. Ich zasadnicze przeznaczenie — obsługa dalekobieżnych linii PKS.



Przedownicy pracy z montażowni „Star 20” — ob. Bol. Życiński (143% normy) oraz Julian Dzik (160% normy). W czynie 1-Majowym dział montażowy „Star 20” zobowiązał się w okresie kwietnia rb. zmontować 5 samochodów ponad plan

Odpowiedzi redakcji

CZY KIEROWCA W CZASIE JAZDY MOŻE PIĆ PIWO?

Do Redakcji „Motoryzacji” wpłynął list kierownictwa Działu Transportu Zakładów Przemysłu Bawełnianego im. ARMII LUDOWEJ w Łodzi z zapytaniem czy wolno jest kierowcy w czasie jazdy (na postoju na trasie) wypić szklanek piwa?

Pytanie to w związku z prowadzoną energicznie akcją zwalczanie używania alkoholu podczas kierowania pojazdami samochodowymi jest bardzo na czasie i dlatego wymaga dokładnej odpowiedzi.

Mówiąc o nowych przepisach o ruchu samochodowym, bądź też o cofaniu pozwoleń na kierowanie pojazdami samochodowymi, należy zawsze pamiętać o zupełnie nowym podejściu do zagadnienia używania napojów alkoholowych przez kierowców. Dawne, przedwojenne pojęcia: „nietrzeźwości” lub „stanu opilstwa” — istniejące w przepisach o ruchu samochodowym z roku 1937, zostały przy nowelizowaniu w roku 1948 tych przepisów zastąpione przez pojęcia: „używanie alkoholu” bądź „stanu wskazującego na użycie alkoholu, lub innych podobnie działających środków” (np. § 53 ust. 2, lit. a rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych w brzmieniu rozporządzenia z dnia 15 kwietnia 1948 r. Dz. Ust. R. P. Nr 27 poz. 186).

To nowe ujęcie sprawy używania napojów zawierających alkohol w czasie pracy kierowcy, *nie wymaga badania wpływu lub stopnia oddziaływania na organizm kierowcy spożytego w danym przypadku alkoholu*: wystarczy jednak stwierdzenie, że kierowca w czasie pełnienia swych trudnych, wysoce odpowiedzialnych, a wyczerpujących nerwowo i psychicznie obowiązków prowadzenia pojazdu samochodowego, spożył alkohol w tej lub innej postaci. Również wystarczy stwierdzenie, że kierowca w tym czasie jest w stanie wskazującym na użycie alkoholu, np. wskutek spożycia go przed rozpoczęciem pracy.

Innymi słowy: chodzi o stwierdzenie czy w organizmie kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy (choćby kierowca w danej chwili nie siedział za kierownicą, lecz pozostawił samochód na ulicy, a sam poszedł do mleczarni na kwaśne mleko) *znajduje się alkohol*, bez względu na to czy alkohol ten jest w wyniku wychylenia kieliszka wódki, szklanki wina, czy butelki piwa.

Takie ujęcie sprawy jest skutkiem przyjętego powszechnie w nauce poglądu, że alkohol, spożyty nawet w niewielkiej ilości, oddziałuje nader ujemnie na organizm ludzki. Prof. Dr Med. Bronisław Puchowski pisze: „Pokutuje w społeczeństwie mylne przekonanie, że tylko wyraźnie pijany osobnik jest niebezpieczny dla siebie i otoczenia. Nie ma nic bardziej mylnego niż tego rodzaju zapatrywanie... te na pozór nieduże ilości wypitego alkoholu mogą w znacznym stopniu zakłócić funkcjonowanie ważnych ośrodków nerwowych”. („BADANIE TRZEŻWOŚCI” wyd. II. Warszawa, 1950 r.).

Jest rzeczą zrozumiałą, że skoro nawet niewielkie ilości alkoholu wprowadzone do organizmu ludzkiego powodują zakłócenie sprawności organizmu i wywołują w rezultacie szkodliwe skutki dla danego człowieka i jego otoczenia, to jest rzeczą obojętną czy alkohol dostał się do organizmu ludzkiego w wyniku spożycia wódki, wina czy też piwa. Istotnym jest bowiem fakt skonsumowania alkoholu (lub innego tym podobnie działającego narkotyku), zawartego w takim

lub innym napoju, w takiej lub innej postaci, a raczej fakt znajdowania się w organizmie kierowcy alkoholu, chociażby w minimalnych ilościach.

Ostatnio najbardziej kompetentne w tych sprawach czynniki uznały, że jako granicę poziomu alkoholu we krwi, granicę przy której prowadzenie samochodów jest utrudnione, przyjmuje się na 0,8‰ (promille) — inaczej mówiąc 8 cząsteczek alkoholu na 1000 cząsteczek krwi.

Ilość alkoholu we krwi może być stwierdzona w drodze laboratoryjnego badania krwi. Badania takie stosuje się zawsze w tych wszystkich przypadkach, gdy chodzi o osoby, względem których powstały wątpliwości co do ich trzeźwości.

Jak wynika z powyższego, na postawione na początku pytanie można odpowiedzieć negatywnie. Kierowca w czasie pracy, bądź bezpośrednio przed pracą, nie powinien pić nawet piwa, gdyż w ten sposób wprowadza do swego organizmu alkohol, a to jest szkodliwe i jest zabronione przepisami o ruchu samochodowym.

Przy okazji należy zwrócić uwagę, na zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1950 r. w sprawie zwalczania nietrzeźwości wśród pracowników zakładów pracy (Monitor Polski Nr A-133 poz. 1699), które nakazuje, aby przy pociąganiu pracownika do odpowiedzialności dyscyplinarnej lub służbowej za wykroczenia i występki w związku z wykonywaniem pracy, stan nietrzeźwy pracownika nie był brany za okoliczność łagodzącą, lecz — jeżeli chodzi o kierowców — stan ten powinien być traktowany jako okoliczność obciążająca. O tym powinni pamiętać kierownicy zakładów pracy, którzy odpowiedzialni są za przestrzeganie omawianego zarządzenia.

A więc w czasie pracy kierowca nie może pić alkoholu nawet w postaci piwa.

E. O.

W SPRAWIE SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH DKW

Na liczne zapytania naszych Czytelników komunikujemy, że uchwała Prezydium Rządu (z dnia 10 lutego 1951 r.) przewiduje sprzedaż samochodów osobowych marki DKW typ F 9 (import NRD) następującym osobom: 1) lekarzom zatrudnionym w zakładach społecznych służby zdrowia, udzielającym pomocy ubezpieczonym; 2) lekarzom weterynarii, prowadzącym praktykę w ramach współpracy z państwowymi zakładami leczniczymi zwierząt; 3) przodownikom pracy i racjonalizatorom we wszystkich działach gospodarki narodowej; 4) literatom, publicystom, dziennikarzom, artystom i innym pracownikom kultury i sztuki; 5) pracownikom innych zawodów.

Cenę samochodu ustalono na 13.000 zł. Suma ta może być rozłożona na 15 rat miesięcznych.

Lekarze, przodownicy pracy i racjonalizatorzy, ubiegający się o nabycie samochodu, powinni złożyć podania do swych nadzórnych ministerstw, które z kolei prześlą wykazy osób uprawnionych do nabycia samochodu „Motozbytowi”. Wszyscy inni składają za potrzebowania wprost do „Motozbytów”, któremu zlecono przeprowadzenie samochodów zgodnie z postanowieniami omawianej uchwały.

Osoba, która uzyskała zezwolenie na nabycie samochodu, może odsprzedać samochód jedynie za zgodą tej władzy naczelnej, która zatwierdziła przydział. Ograniczenie odsprzedaży samochodów DKW uniemożliwi przenikanie omawianych samochodów na wolny rynek.

Listy do redakcji

WIĘCEJ ŚWIATŁA!

Kierowcy pojazdów samochodowych w Warszawie i na prowincji dopominają się o lepsze oświetlenie ulic. Są oni w stosunku do przechodniów w tym korzystnym położeniu, że posiadają własne źródło światła w postaci reflektorów samochodowych.

Ale w mieście światła dalekiego używać nie wolno, a oświetlenie niektórych ulic pozostawia wiele do życzenia. Ilość systemów oświetlenia, rodzajów lamp, kloszów itp. stosowanych w kraju jest — praktycznie biorąc — nie do określenia. Sprawę tę komplikuje różna wysokość latarni, oraz różne ich rozstawienie. Na przekór wszystkim, a zwłaszcza na przekór administratorom miejskim, niektóre lampy oświetlają niedostatecznie, lub nie jednolicie, lub też mrugają, sygnalizując niedopatrzienia konserwacji, czy wręcz karygodne niechlujstwo.

Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa oświetlenia ruchliwych ulic, gdy zastosowano lampy o przeznaczeniu dekoracyjnym — nie uwzględniając potrzeb jeźdźni i... chodnika. Znane są (również w Warszawie) przypadki, że lampy świecą mieszkańcom domów w okna, pozostawiając jeźdźnię i chodnik nieoświetlone, lub oświetlone niedostatecznie.

Nie wiadomo, kto w takiej sytuacji czuje się bardziej niepewnie na jezdni — przechodzień, czy kierowca samochodu. Prawdopodobnie obaj jednakowo. Należy jaknajszybciej przenieść te dekoracyjne lampy do parków i ogrodów publicznych, gdzie napewno lepiej spełniać będą swą rolę.

Ale to nie wszystko! Kierowca, zmęczony ustawiczną zmianą nasilenia i rozrzutu światła ulicznego, natrafia na jeszcze jedną przeszkodę. Z okazji światła i uroczystości narodowych ustawia się w rozmaity sposób reflektory oświetlające fasady domów, lub pomniki — reflektory świecące prosto w oczy kierowców. Tymczasem w pobliżu milicjant spisuje mandat karny za użycie nieprzepisowych świateł...

Obywatele dekoratorzy! Nie wkraczajcie ze światłem reflektorów na jezdnię — bo was to nie uchroni od wypadku samochodowego!

Rozważmy te zagadnienia poważnie. Ilość samochodów, szczególnie w miastach, szybko wzrasta. Wzrostowi temu nie nadąża równoległe poszerzenie arterii komunikacyjnych. Stąd wzrasta nasilenie ruchu. Dla zachowania bezpieczeństwa ruchu, konieczne jest zwiększenie nasilenia światła, padającego na jezdnię. Tymczasem — pomimo dużego nakładu pracy nie osiągnięto np. w Warszawie stanu zadowalającego nawet na ważniejszych ulicach.

Sprawę tę wyraźnie nakreślił Zjazd SEP inżynierów i techników oświetleniowców, który odbył się w dniach 16 i 17 kwietnia br. w Warszawie. Zjazd ten, w dyskusji nad referatem inż. H. Marciniaka pt. „Oświetlenie ulic” wyraźnie sprecyzował potrzebę szybkiego przeprowadzenia prac badawczych dla określenia i przyjęcie wzorcowych rozwiązań oświetlenia ulic, spopularyzowania zagadnień oświetlenia wśród zespołów projektujących, architektonicznych i urbanistycznych oraz nawiązania bliższej współpracy w tej dziedzinie między architektem, oświetleniowcem i transportowcem.

Niemniej jednak wszystkie władze zainteresowane w tej sprawie powinny dłożyć starań, aby stan ten uległ jak najszybszej poprawie, co pozwoli osiągnąć nie tylko zmniejszenie ilości wypadków samochodowych, lecz także przyczyni się do uzyskania bardziej estetycznego wyglądu naszych miast oraz do usunięcia rozrzutnej gospodarki energią świetlną.

Władysław Wieniawski

Prowadź samochód tak, abyś zawsze panował nad sytuacją

ZE ŚWIATA

PRÓBY SZYBKOŚCIOWE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W ZSRR

Spośród licznych prób przeprowadzonych w sezonie sportowym 1950-go roku w Związku Radzieckim, na specjalną uwagę zasługują próby szybkościowe samochodów osobowych, zorganizowane na autostradzie Moskwa — Mińsk, na dystansach: 50 km, 100 km i 300 km. Regulamin prób posiadał w swym założeniu zasadę, że każdy z zawodników może wprowadzić wszelkiego rodzaju zmiany i usprawnienia w swym wozie, jednakże nie wprowadzając zasadniczych zmian do konstrukcji samochodu.

Poniżej podajemy zestawienie krótkiej charakterystyki samochodów osobowych biorących udział w omówionej próbie szybkościowej.

Do pierwszej grupy wchodzi samochody „Pobieda” z jednakowymi silnikami i stosunkiem przeniesienia bezpośredniego 1:3,09. Specjalne — opływowe nadwozie „Pobiedy” nr 11 dało — w stosunku do innych wozów tego typu — zwiększenie szybkości rzędu 15 — 16 km/godz. Wszystkie wozy z I grupy były szybsze od wozów II grupy — na skutek bardziej wydajnego silnika, oraz — na skutek prawidłowego doboru stosunku przełożenia przekładni bezpośredniej (1:3,09).

Interesujące jest porównanie grupy III i IV, w których — przy jednakowych elementach wozów, decydującą rolę odegrała różnica w stosunku przeniesienia przekładni bezpośredniej (na korzyść grupy III — 1:4,44).

W samochodach „Moskwicz” decydującym warunkiem dla podniesienia szybkości okazała się moc silnika.

Dla zwiększenia opływowości nadwozia prawie we wszystkich samochodach tylne i przednie koła były

Grupa	nr startowy	litraż silnika	stopień sprężania	moc silnika w KM	maksymalna liczba obrotów na minutę	Stosunek przełożenia bezpośredniego	ciężar ogólny (pełny) w kg.	Zmiany standartowego nadwozia
S A M O C H O D Y G A Z M 20 (Pobieda)								
I	11						1200	specjalne opływowe
	20	2,49	7,0	75	4100	1:3,09	1300	standartowe, obniżone o 100 mm
	27						1400	bez tylnych drzwi oraz schowka dla zapas. koła
II	14	2,12	7,0	68	4000	1:3,78	1400	standartowe
	23							„
	25							„
III	19	2,12	7,2	—	3,600	1:4,44	1500	obniżone o 50 mm.
	22		6,9	—				
	29		6,2	—				standartowe
IV	13	2,12	6,2	50	3600	1:5,12		
	31		7,1	52		1:4,7		„
S A M O C H O D Y „M O S K W I C Z”								
V	37					1:5,14 i nadbieg 0,81		
	38	1,19	6,82	36	4200			
	40							
	46					1:5,14		standartowe
VI	41		6,1					
	44	1,07	6,2	28	3800	1:5,14		„
	45		6,2					
VII	35		6,2					
	36	1,07	—	23	3600	5,14		„
	42		6,8					

zasłonięte specjalnymi osłonami. Zderzaki, tablice ze znakami rejestracyjnymi itp. były zdjęte. Założono nadto gładkie podłogi, osłaniające wszelkie wystające części podwozia.

Niektórzy kierowcy nie ograniczyli się do tych uzupełnień — zakładali oni na przód nadwozia specjalne nakładki z masy plastycznej — o kształtach opływowych, wypełnili wgłębienia okien przy pomocy celuloidowych wkładek.

Inni zawodnicy poszli na bardziej gruntowne przeróbki — obniżali nadwozie, usunęli tylne drzwi i okna, a jedną z maszyn (Pobieda nr 11) obudowali specjalnym opływowym nadwoziem.

Silniki maszyn uczestniczących w próbach szybkościowych były również uzupełniane lub przerabiane. Najczęściej występującą przeróbką była zamiana gaźnika na gaźnik specjalny — bardziej wydajny, lub też zastosowanie dwóch gaźników. Dalej — zmieniano głowice, aby zapewnić wyższy stopień sprężania (do 8,2), stosowano specjalne urządzenia zasilania gaźnika w dodatkowy prąd powietrza (przy pomocy rur idących od licówki chłodnicy albo od otworów pod latarniami).

Niemal wszystkie wozy jechały ze zdjętymi tłumikami. Litraż silników „Pobiedy“ zwiększono do 2,49 litra drogą roztoczenia cylindrów do średnicy 89 mm i zastosowania tłoków z silnika ZIS-110, przy zmniejszonej nieco średnicy tych tłoków.

Jeśli idzie o silniki samochodów „Moskwicz“, to do prób szybkościowych wprowadzono trzy typy tych silników: silnik standartowy, silnik z aluminiową głowicą (stopień sprężania 6,82) i zamontowaną rurą zasysającą oraz silnik, którego litraż powiększono do 1,19 litra — drogą roztoczenia cylindrów do średnicy 71 mm.

Nadto w większości maszyn zwiększono pojemność systemu smarowania do 8,5 — 9 litrów oleju, a poza tym zamontowano ochładzacz oleju typu GAZ-51. Również powiększono system obiegu chłodzącego. Użyto do prób specjalnych świec — o wyższej ciepłocie, wzmocniono sprężyny przerywaczy, zrobiono próby z systemem podwójnego zapłonu. Te wszystkie przeróbki miały na celu osiągnięcie najwydatniejszej pracy silnika.

Zastosowano stosunkowo wysokie ciśnienie w oponach maszyn biorących udział w próbach: 2,5 atm. w oponach standartowych i 4,0 atm. w oponach specjalnych. W niektórych samochodach „Pobieda“ zmniejszono ogumienie fabryczne 6,00 × 16 na ogumienie 7,00 × 16. W samochodach „Moskwicz“ zastosowano ogumienie 5,00 × 16 oraz 5,50 × 16 oraz ciśnienie 3 atm. W czasie prób przekonano się, że znaczne podwyższenie ciśnienia w oponach (4 atm.), w celu zapewnienia zwiększenia wydajności pracy opony przy dużych szybkościach, bardzo obniżało stabilność wozów na drodze asfaltowej, która okazała się nie dość gładka dla tak dużych szybkości.

* * *

Jak widać z przytoczonych wyżej — pobieżnych informacji, organizatorzy i zawodnicy wyszyskali wreszcie na stronie próby szybkościowe dla sprawdzenia właściwości technicznych produkowanych seryjnie samochodów osobowych „Pobieda“ i „Moskwicz“. Wyniki prób oraz obserwacje dały bardzo obfite materiały doświadczenia i obserwacyjny radzieckim konstruktorom i technikom, zatrudnionym w fabrykach produkujących te maszyny.

* * *

Dzień prób szybkości przyniósł w rezultacie szereg nowych rekordów Zw. Radzieckiego. Tak więc kierowca M. Metelew (klub Torpedo) na „Pobiedzie“ (nr. 11) ustanowił trzy nowe rekordy ZSRR: na dystansach: 50 km (159,929 km/godz.), 100 km (161,211 km/godz.) i 300 km (145,858 km/godz.). Kierowcy L. Giwartowski (Torpedo) na „Moskwicu“ (nr 37) ustanowił dwa rekordy ZSRR: na dystansach 100 km (115,392 km/godz.) i 300 km (114,324 km/godz.). B. Kazigin (Torpedo) na „Moskwicu“ (nr 40) ustanowił

nowy rekord ZSRR na dystansie 50 km — 114,774 km/godz. Kierowcy M. Metelew i L. Giwartowski otrzymali tytuły mistrzów sportu samochodowego Zw. Radzieckiego.

NOWY SAMOCHÓD SPORTOWY „TRUD“

Coraz to aktywniejszą działalność sportową rozwija ostatnio Charkowski Klub Samochodowy i Motocyklowy. Na specjalne wyróżnienie zasługuje pomoc w wybudowaniu samochodu sportowego, nazwanego „Trud“ („Praca“) od nazwy Zrzeszenia Sportowego, którego członkowie opracowali ów samochód wyczynowy.

Już w czasie pierwszej próby oficjalnej samochód „Trud“ prowadzony przez młodego kierowcę B. Nikitina (który jednocześnie opracował szczegóły konstrukcji nowego samochodu), osiągnął dwa nowe rekordy ZSRR. Na dystansie 1 km ze startu z miejsca „Trud“ osiągnął czas 36,53 sek., co stanowi szybkość 98,549 km/godz. (dotychczasowy rekord ZSRR w klasie do 2,5 litra należał do kierowcy A. Ponizowkina — 95,037 km/godz.). Dystans 1 km z rozbiegu Nikitin przejechał — mimo złych warunków atmosferycznych — w 22,17 sek., co stanowi szybkość 162,381 km/godz. Dotychczasowy rekord ZSRR należał do kierowcy M. Metelewa — 161,211 km/godz.

W czasie drugiej próby przeprowadzonej w okolicy Mieltopola — „Trud“ prowadzony przez Nikitina ustanowił trzy nowe rekordy ZSRR — 1 km z rozbiegu 171,591 km/godz.; 1 km ze startu z miejsca — 100 km/godz.; 5 km z rozbiegu — 164,910 km/godz.

Samochód sportowy „Trud“ zbudowano na bazie „Pobiedy“. Litraż silnika zwiększono z 2,12 ltr. na 2,48 ltr. — drogą rozwiercenia otworów cylindrowych do średnicy 88,84 mm. Stosunek sprężania zwiększono z 6,2 na 9,5. Moc silnika przy 3800 obr./min. — 70 K. M. Silnik wyposażono w dwa gaźniki typu K-22 G. Zbudowano rury siążące do doprowadzania dodatkowego powietrza do gaźników. Stosunek przeniesienia 1:3,3. Nadwozie — dwumiejscowe, o kształtach wybitnie opływowych (podobne w kształcie do nadwozia samochodu wyczynowego „Gwiazda 3“) wykonano z cienkiej blachy z duraluminium. Opony 6,550 × 16. Ciężar wozu — 1100 kg, długość — 6500 mm, szerokość — 1800 mm, wysokość (łącznie z kabiną kierowcy) — 1300 mm, rozstaw kół — 1362 mm, prześwit — 150 mm.

PRÓBY OSZCZĘDNOŚCI BENZYNY

Centralny Auto- Motoklub Dosarm w Moskwie przeprowadza m. in. próby w oszczędnym zużyciu paliwa. Wyniki ostatnio przeprowadzonych prób są bardzo interesujące. Próby przeprowadzono na samochodach „Pobieda“, GAZ - 51 i ZIS - 150. Udział wzięli czołowi kierowcy niemal wszystkich moskiewskich i podmoskiewskich gospodarstw samochodowych.

Regulamin prób przewidywał przejechanie jaknajdłuższej odległości na benzynie wydanej kierowcy w ilości odpowiadającej normie na 1 km. przebiegu. W tym celu komisja wydała plombowane zbiorniki, które łączono z gaźnikiem. Próby odbywały się na przestrzeni zamkniętej (na Placu Błotnistym).

Pierwsze miejsce wśród „Pobied“ zajął wóz prowadzony przez kierowcę B. Kuźniecowa (autobaza Min. Przemysłu Lekkiego), który przejechał na wydanej porcji benzyny 2 km 392,9 mtr., wykazując w ten sposób rekordową oszczędność benzyny — 62,3%.

Wśród samochodów GAZ - 51 najlepsze wyniki osiągnął wóz prowadzony przez kierowcę W. Woskresienskiego — który wykazał oszczędność benzyny 38,6%.

Wśród kierowców samochodów ZIS-150 pierwsze miejsce zajął A. Sizikow — wykazując oszczędność benzyny 42,2%.

Zwycięzcom wręczono ozdobne dyplomy.

Podobne próby oszczędności paliwa odbywają się na terenie całego Zw. Radzieckiego.

PLAN PRACY P.Z.MOT. NA ROK 1951

Walne zebranie Polskiego Związku Motorowego, które się odbyło 1-go kwietnia, wytyczyło nowe drogi rozwoju P. Z. Mot. Po zagaleniu zebrania przez inż. R. Gdulewskiego oraz po wygłoszeniu referatu przez Sekr. Gen. — inż. J. Toruńczyka, oceniającego samokrytycznie niedociągnięcia działalności P. Z. Mot., został przedstawiony plan pracy na rok 1951.

Powołanie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, wspaniały rozwój polskiego przemysłu motoryzacyjnego, organizowanie P.O.M. i P.G.R. — jako podstawy do wciągnięcia wsi na wyższy poziom pracy, stawiają przed Polskim Związkiem Motorowym nowe zadania, wymagające szerszego ujęcia zagadnienia motoryzacji, sięgnięcia głęboko w masy ludzi związanych z motorem.

Obok dotychczasowej działalności sportowej, zostanie położony w P. Z. Mot. większy nacisk na szkolenie techniczne oraz ideologiczne działaczy i zawodników, ze specjalnym uwzględnieniem opieki nad kierowcami i traktorzystami.

Podstawą tegorocznej działalności sportowej jest Kalendarz Sportowy zatwierdzony przez Gł. K. K. F. oraz podział zawodników na klasy — w zależności od ich umiejętności. Miesiąc lipiec roku bieżącego będzie miesiącem wzmożonej propagandy polskiego sportu motorowego — w tym okresie będą się odbywały jedynie zawody na SHL. Dla podniesienia kondycji i techniki zawodników, P. Z. Mot. zorganizuje siedem obozów z udziałem 180 zawodników.

Najważniejsze zadania w roku 1951 to szkolenie kadr. W pracy tej P. Z. Mot. stawia sobie poniżej podane zadania. Zorganizować cztery ośrodki motoryzacyjne, 13 szkół z oddziałami, 300 kół młodych w szkołach zawodowych, przejąć opiekę nad 17-u P.O.M.-ami, przeszkolić na wyższy poziom 1000 kierowców zawodowych, wyszkolić w szkołach P. Z. Mot. oraz na kursach przez Oddz. Zrzeszeń na prawo jazdy III kat. oraz na motocykle — trzykrotnie więcej niż w roku 1950. Zorganizować 8 kursów sędziowskich, 17 kursów dla działaczy, wydać programy szkolenia, oraz w porozumieniu z ZMP przeprowadzić szeroką akcję szkolenia ideowego aktywu sportowego i działaczy w terenie i Zarządach P. Z. Mot. Uruchomić w Warszawie przy ul. Kickiego 7 Ośrodek Doświadczalny, który będzie miał swoje oddziały w całej Polsce i będzie miejscem pomocy dla realizowania pomysłów racjonalizatorskich, budowy małych samochodzików i sprzętu wyścigowego motocyklowego i samochodowego, oraz będzie się zajmował konserwacją sprzętu klasy wyczynowej. W ośrodku zostaną przeprowadzone 2 kursy mechaników po 10 osób.

Plan na rok 1951 wprowadza nową formę turystyki — jest to turystyka zespołowa, wycieczka musi się składać co najmniej z 5 osób plus kierownik wycieczki. Turystyka masowa, ma za zadanie dać możliwość poznania piękna kraju, z równoczesnym wypoczynkiem dla turystów. Należy organizować specjalne szlaki turystyczne, na których — w określonym czasie — turysta znajdzie nie tylko opiekę techniczną, ale również rozrywkę kulturalną lub sportową.

Rozwój motoryzacji i zbliżenie człowieka do motora wymaga dobrej i przemyślanej propagandy. W roku 1951 muszą być spełnione następujące postulaty: wydanie w roku bieżącym popularnego pisma sportowego, lepsze wykorzystanie „Motoryzacji” — jako organu P. Z. Mot. o średnim poziomie technicznym, przygotowanie specjalnej obsługi dla prasy sportowej i codziennej, współdziałanie z propagandą ruchu na drogach publicznych, specjalna propaganda wśród ko-

biet, przygotowanie i wydanie konspektów referatów i wykładów zarówno technicznych jak i ideologicznych, zorganizowanie biblioteki fachowej oraz przygotowanie co najmniej dwóch filmów szkoleniowych.

Rozwój rzeczoznawstwa w P. Z. M. wymaga ujednolicenia sposobów wydawania ekspertyz, rozszerzania pracy rzeczoznawców drogą udzielania bezpłatnych porad w określonych dniach dla kierowców zawodowych oraz współudział rzeczoznawców w ruchu racjonalizatorskim i współzawodnictwie. Czwartki motorowe organizowane przy współudziale rzeczoznawców należy przeprowadzać we wszystkich okręgach. Należy również rozszerzyć dział rzeczoznawstwa na dział porad techniczno - prawnych, specjalnie dla kierowców zawodowych.

W części administracyjnej P.Z.M. będzie koordynował, planował i kontrolował, natomiast okręgi muszą przejąć operatywną pracę w terenie. Pierwszym warunkiem tego postulatu, to zwiększenie odpowiedzialności okręgów za ich pracę i nie przyjmowanie przez Zarząd Główny P. Z. Mot. pracy okręgów na siebie.

W walce o wykonanie 6-letniego Planu budowy podstaw socjalizmu przed pół milionową masą kierowców zawodowych staje ogromne i zaszczytne zadanie. Przez podwyższenie swoich kwalifikacji zaoszczędzą oni sprzęt państwowy i znajdą się w pierwszym szeregu bojowników o wykonanie Planu. Przy pomocy Polskiego Związku Motorowego będą stale podnosić swój poziom ideowy, wielokrotnie wydajność pracy, pogłębiać wiedzę fachową — wychowując nowe młode kadry w duchu głębokiej solidarności mas pracujących i walczących o utrwalenie pokoju światowego.

Polski Związek Motorowy z pełną świadomością i poczuciem odpowiedzialności włącza się w zwarte szeregi Frontu Narodowego, w szeregi bojowników o trwały światowy pokój. „Codziennie, na każdym kroku, walczyć będziemy o wielki i wspaniały rozwój motoryzacji w Polsce Ludowej” — brzmi ostatnie słowa Planu Pracy P. Z. Mot. na rok 1951.

Po dyskusji, w której wzięli udział liczni uczestnicy Zjazdu — Plan Pracy został przez walne zebranie przyjęty.

Zebrani wśród ogólnego entuzjazmu podpisali się jako pierwsi w Polsce pod manifestem P.K.O.P., powtarzając z mocą słowa manifestu:

„W IMIĘ NIEPODLEGŁOŚCI POLSKI, W IMIĘ POKOJU MIĘDZY NARODAMI, W OBLICZU WOJENNYCH KNOWAŃ IMPERIALISTÓW AMERYKAŃSKICH I ODBUDOWY PRZEZ NICH MILITARYZMU HITLEROWSKIEGO POPIERAMY APEL ŚWIATOWEJ RADY POKOJU.”

Na wniosek Komisji Rewizyjnej uchwalono ustępującemu zarządowi absolutorium z podziękowaniem.

Walne zebranie wybrało nowy zarząd w następującym składzie: Prezes — Ryszard Gdulewski, v. pr. admin. — Stefan Askanas, v. pr. szkol. — Antoni Mroczek, v. pr. sport. — Medard Konieczny, sekr. gen. — Jakób Toruńczyk, skarbnik — Jan Karaśkiewicz. (s. a.)

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY CZASOPISM TECHNICZNYCH

N. F. STRUNNIKOW — *Wpływ tulei austenitycznej na zmniejszenie zużywalności silnika.* (Wlijanie austenitnoy gilzy na iznosostojkost dwigatiela — Awtomobilnaja i Traktornaja Promyslennost, nr 8, sierpień, 1950, str. 7-10, 7 wyk. 3 tabl. 1 mikrogr.).

Ścianki cylindra zużywają się najwięcej w górnej swojej części. Zastosowanie tulei austenitycznych wysokości około 50 mm oraz pierścieni tłokowych pokrytych porowatą warstwą chromu znacznie zmniejsza zużycie zarówno ścianek cylindrów, jak i elementów współpracujących. Długotrwałe próby porównawcze samochodów z silnikami GAZ-51 w rozmaitych warunkach eksploatacji wykazały, że okresy międzyprace silników z tulejami wzrastają kilkakrotnie. Wpływ procesu technologicznego na jakość produkowanych tulei oraz możliwości dalszego ich ulepszenia.

N. A. NIŁOW — *Ulepszenia w układzie zasilającym oraz w systemie oczyszczania oleju silnika samochodu ZIS-150.* (Ułuczenie sistemy pitania i masłoczystki dwigatiela awtomobila ZIS-150 — Awtomobilnaja Traktornaja Promyslennost, nr 8, sierpień, 1950, str. 2-4, 2 fot. 2 wyk.).

Opis zmian wprowadzonych w zmodernizowanym silniku samochodowym ZIS-150 w celu podniesienia jego mocy oraz polepszenia jego ekonomiki: zastosowanie gaźnika opadowego nowej konstrukcji, powiększona wydajność bocznikowego filtra oleju, wentylowanie komory korbowej uzyskane przez połączenie jej filtrem powietrza gaźnika, lepsze uszczelnienie wału korbowego przy tylnym łożysku.

S. A. SZCZUROW — *Ekonomiczne wykorzystanie pełnej mocy silnika ciągnikowego.* (Ekonomicznoje i efektiwnoje ispolzowanie moszcznosti traktornowo dwigatiela — Awtomobilnaja i Traktornaja Promyslennost, nr 7 lipiec, 1950, str. 10-15, 9 wyk. 2 tabl.).

Charakterystyki oraz analiza porównawcza różnych typów silników ciągnikowych. Obciążenie silnika w ciągnikach rolniczych waha się przy normalnej pracy w granicach od 60 — 100% jego pełnej mocy. Ekonomazjery w silnikach gaźnikowych, a korektory w silnikach wysokoprężnych pozwalają uzyskać mniejsze jednostkowe zużycie paliwa w granicach normalnych obciążeń silnika.

I. I. CHOROSZEW — *Ciągliwe żeliwo łożyskowe.* (Antifrikcyjnyj kowkij czugun. — Awtomobilnaja i Traktornaja Promyslennost, nr 7, lipiec, 1950, str. 15-18, 5 wyk. 3 mikrogr. 2 tabl.).

Ciągliwe żeliwo z perlityczną lub perlityczną - ferrytyczną budową znajduje w konstrukcjach samochodów coraz większe rozpowszechnienie jako materiał zastępujący drogi brąz. Skład chemiczny i technologia produkcji łożyskowego żeliwa ciągliwego, jego własności mechaniczne i fizyczne („przeciwcierne”), struktura, zakres stosowania.

A. T. KUCZKO i D. D. POŁOŻENCEW — *Metody kolektywnej stachanowskiej pracy w Moskiewskiej Fabryce Gaźników.* (Metody kolektywnej stachanowskoj raboty na Moskowskiom karbiuratornom zawodie — Awtomobilnaja i Traktornaja Promyslennost, Nr 7 lipiec 1950, str. 7-10, 6 fot., 3 schem., 1 tabl.).

Osiągnięcia Moskiewskiej Fabryki Gaźników uzyskane w roku 1949 dzięki zastosowaniu ulepszonych metod technologicznych, udoskonaleniu konstrukcji wyrobów, zorganizowaniu linii potokowych, rozszerzeniu systemu montażu na taśmie oraz zmechanizowaniu szeregu czynności, pochłaniających zbyt wiele ludzkiej pracy. Przykłady usprawnień, wprowadzonych przez wybitniejszych racjonalizatorów fabryki. Dalsze projektowane ulepszenia w pracy fabryki.

N. A. KARASIEW — *Przedłużenie okresów pracy resorów i sprężyn spiralnych przez kulowanie.* (Powszenie srokov służby ressor i spiralnych prужyn napłom drobju. — Wiestnik Maszynostrojenia, Nr 1, styczeń 1951, str. 17-23, 4 fot., 7 wyk. 6 tabl.).

Przez wprowadzenie w Moskiewskiej Fabryce Samochodów im. Stalina obróbki kulowaniem podniesiono kilkakrotnie trwałość resorów i sprężyn spiralnych, w szczególności zaworowych. Dane porównawcze wy-

kazujące wzrost wytrzymałości elementów kulowanych w zależności od czasu trwania i sposobu obróbki. Aparatura do kulowania oraz niektóre szczegóły procesu technologicznego ustalone na podstawie dotychczasowej praktyki.

W. W. SYCZEW — *Gaźnik nowej konstrukcji do silnika ZIS-120.* (Karbiurator nowoj konstrukcji dla dwigatiela ZIS-120 — Awtomobilnaja i Traktornaja Promyslennost, Nr 8, Sierpień, 1950, str. 4-6, 1 fot., 1 rys.).

Konstrukcja gaźnika opadowego model K-80 (MKZ-16A), którego działanie oparte jest na odmiennych niż dotąd zasadach. Odpowiedni skład mieszanki paliwowej - powietrznej uzyskuje się przez zmianę prostokątnego przekroju gardzieli za pomocą dwóch ruchomych skrzydełek, stanowiących zasadniczy element konstrukcyjny gaźnika. Opis działania gaźnika przy rozruchu, podczas przyspieszania oraz przy różnych obciążeniach silnika.

P. N. TARASOW — *Mieszanka robocza w postaci mgły.* (Tumanoobraznaja raboczaja smieś. — Awtomobilnaja i Traktornaja Promyslennost Nr 8, sierpień 1950, str. 6-7. 1 fot., 1 rys.).

Zwykle mieszanki paliwowej - powietrznej nie są jednorodne, zawierają bowiem paliwo w postaci pary i kropel, co powoduje różne zakłócenia w procesie spalania, wpływające ujemnie na pracę silnika. Schemat urządzenia umożliwiającego otrzymywanie mieszanki w postaci jednorodnej mgły. Przeprowadzone próby takiego urządzenia na silniku ciągnikowym SHTZ - NATI z napędem naftą wykazały wzrost mocy silnika oraz zanik detonacji (stuk). Wszechstronne opracowanie zagadnienia mieszanek w postaci jednorodnej mgły pozwoli rozszerzyć zakres stosowania paliw niskooktanowych do napędu silników gaźnikowych.

P. I. SMIRNOW — *Niemiecki samochód osobowy BMW model 340.* (Łegkowoj niemieckij awtomobil BMW modeli 340 — Awtomobilnaja i Traktornaja Promyslennost, Nr 8, sierpień, 1950, str. 21-23, 1 fot., 2 rys.).

Charakterystyka techniczna zmodernizowanego samochodu BMW model 340. Ważniejsze zmiany w stosunku do poprzedniego modelu. Całkowicie metalowe nadwozie o kształtach opływowych, powiększona o 5 KM moc silnika, synchronizowana skrzynka biegów z ułatwionym przełączaniem pierwszego i drugiego biegu, zawieszenie tylnego mostu na drążkach skrętnych, ulepszony system centralnego smarowania podwozia.

inż. R. Czaplicki

41. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo powiatowe w Aninie kat. II Nr 431/49 na nazw. Zięba Józef, zam. Gocławek, ul. Murmańska nr 29 m. 4.

42. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I na nazw. Karpiński Jan, zam. w Warszawie, ul. Swarzewska Nr 38.

43. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydział Ruchu Kołowego w Warszawie kat. I na nazw. Dolecki Stanisław, zam. w Warszawie, ul. Okopowa nr 25a m. 28.

44. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo powiatowe w Radzyminie kat. III Nr 0065/50 na nazw. Szczęśniak Józef, zam. w Warszawie, ul. Sułkowskiego nr 4.

45. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Zawierciu kat. II Nr. 0024/49 na nazw. Markowski Henryk, zam. w Zawierciu, ul. Słowackiego nr 29.

46. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. II Nr 1038/49 na nazw. Rutkowski Władysław, zam. w Warszawie, ul. Kwiatowa nr 24.

47. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu Kołowego w Warszawie kat. IIIa na nazw. Kołodziejak Tomasz, zam. w Warszawie, ul. Szczęśliwicka nr 14.

NOWE DRUKI I INSTRUKCJE SAMOCHODOWE

Nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych“ ukazały się nowe druki i instrukcje samochodowe wydane na zlecenie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego

Wzór SM-1 „Zamówienie na przydział samochodu osobowego — ciężarowego“ — cena gr 3.

Wzór SM-4 „Protokół zużycia ogumienia“ — cena gr 8.

Wzór SM-8 „Protokół zużycia paliwa“ — cena gr 9.

Wzór SM-107 „Książeczka ewidencji przyjętych i wydanych bloków kart drogowych“ — cena gr 60.

Wzór SM-113 „Miesięczna karta eksploatacyjna. Zestawienie mies. wyników pracy przewoz. jednego poj.“ — cena gr 95.

Wzór SM-114 „Miesięczna karta eksploatacyjna. Zestawienie miesięczne wyników pracy przewozowej jednego samochodu ciężarowego“ — cena zł 3 gr 8.

Wzór SM-114a „Zestawienie miesięczne wozodni pracy przewozowej przyczep“ — cena gr 96.

Wzór SM-151 „Książka ewidencyjna przyjętych i wydanych książek pojazdów mechanicznych“ — cena egz. poj. gr 45, cena egz. potr. zł 1 gr 15.

Wzór SM-152 „Protokół stanu technicznego pojazdu mechanicznego“ — cena gr 17.

Wzór SM-153 „Książka pokwitowań wydanych książek wyposażenia pojazdu mechanicznego“ — cena poj. egz. gr 50, cena podwój. egz. gr 90.

Wzór SM-174 „Instrukcja o miesięcznych kartach eksploatacyjnych pojazdów samochodowych“ — cena zł 2 gr 30.

Wzór SM-178 „Oszczędność w gospodarowaniu płynnymi materiałami pędnymi w transporcie samochodowym“.

Wzór SM-181 „Instrukcja o przygotowaniu do eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie letnim“ — cena gr 27.

DO ODBIORCÓW DRUKÓW I INSTRUKCJI SAMOCHODOWYCH

„Wydawnictwa Komunikacyjne“ ,powiadamiają, iż z dniem 1 maja 1951 r. kolportaż druków oraz instrukcji samochodowych przejęła „Centrala Wydawnicza Druków“ — Przedsiębiorstwo Wyodrębnione, Warszawa, ul. Bielańska Nr 18.

W związku z powyższym, zamówienia prosimy przysyłać pod adresy:

Z województw	Adres	Z województw	Adres	Z województw	Adres
Warszawa Olsztyn Białystok Lublin Gdańsk	Centrala Wydawnicza Druków Oddział Handlowy, Warszawa, ul. Bielańska Nr 18	Wrocław Szczecin Koszalin Poznań Katowice Zielona-Góra Opole	Centrala Wydawnicza Druków Oddział Handlowy, Wrocław, ul. Kaz. Wielkiego 40/41	Łódź Kraków Kielce Bydgoszcz Rzeszów	Centrala Wydawnicza Druków Oddział Handlowy, Łódź, Andrzejka Struga 68