

# Навстречу юбилею

К 90-летию журнала «Автомобильный транспорт»

20 января 2013 г. журналу «Автомобильный транспорт» исполняется 90 лет со дня его основания. Напомним, с 1923 по 1940 г. он назывался «Мотор», с 1941 по 1952 г. – «Автомобиль», а в 1953 г. получил свое теперешнее название. В преддверии столь знаменательной юбилейной даты мы ознакомим нынешнее поколение наших читателей со славной историей автомобильного транспорта, нашедшей отражение на страницах издания несколько десятков лет назад.

Как и сегодня, в те далекие годы в опубликованных материалах поднимались насущные проблемы автотранспортников, рассказывалось о передовых методах организации перевозочного процесса, но-

винках автомобильной техники, производимой как в СССР, так и за рубежом, обсуждались вопросы подготовки кадров и др.

Листая подшивки старых журналов, невольно ловишь себя на мысли, что проблемы автомобильного транспорта прошлого столетия являются актуальными и в настоящее время. Читатель может убедиться в этом сам, ознакомившись с одной из статей, опубликованной за несколько месяцев до начала Второй мировой войны. Она так и называется: «Основные задачи автотранспорта в 1941 г.». Другой материал рассказывает о технологии перевозок на санных полуприцепах. (Статьи приводятся в оригинальном виде, без сокращений.)



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН. СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ОБЪЕДИНЕННЫЙ  
НАРКОМИТ  
АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА  
РСФСР

1  
ЯНВАРЬ  
1944

## ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ АВТОТРАНСПОРТА В 1941 Г.

М. БУРКОВ

Заместитель народного комиссара автотранспорта РСФСР

В СССР за годы сталинских пятилеток создана мощная автомобильная промышленность, выпустившая уже более миллиона автомобилей. Страна получила новый массовый вид транспорта, значение которого и удельный вес в общем грузообороте страны с каждым годом увеличиваются. В третьей пятилетке при росте объема железнодорожных перевозок на 44%, водных на 76%, объем автомобильных перевозок должен возрасти в 4,6 раза.

XVIII съезд ВКП(б) поставил перед авторботниками ряд важнейших задач:

«Организовать регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах и грузонапряженных подъездах, к городам, железнодорожным станциям и водным путям. Обеспечить необходимую ремонтную базу для автотранспорта. Развить строительство гаражей и безгаражных стоянок, станций обслуживания и колонок по заправке автомобилей... Все-

мерно развить производство и применение автоприцепов в грузовом автотранспорте».

*Весь коллектив авторботников должен неустанно, со всей большевистской напористостью бороться за скорейшее осуществление этих исторических решений.*

На автотранспорте есть немало серьезных недостатков. Основные производственно-экономические показатели его работы еще не отвечают предъявляемым требованиям.

В 1937 г. из каждых 100 автомобилей находилось в эксплуатации 47,6, в 1939 г. – только 41,2. По автохозяйствам НКВД РСФСР коэффициент использования автомобилей в 1940 г. повысился до 0,54. Полезный пробег автомобилей с 53–55% доведен к концу 1940 г. до 63%. Однако и этот уровень нельзя считать достаточным.

Непродолжительная полезная работа автомобилей вызывается бессистемностью и неорганизованностью погрузочно-разгрузочных операций, отнимающих до 50% их



рабочего времени. Сейчас решающее значение приобретает механизация этих процессов. Это обязанность не только руководителей автохозяйств, но и, главным образом, владельцев складов, имеющих возможность полностью механизировать погрузку и разгрузку большинства видов грузов.

*Улучшение всех показателей работы автомобильного транспорта и в первую очередь улучшение его использования – первоочередная и боевая задача авто работников.*

Тракторные автоперевозки должны освободить железные дороги от нерациональной транспортировки грузов на короткие расстояния. Примером может служить высокая производительность далеко не идеально организованных тракторных автоперевозок конторы Авторазгрузжелдор НКАТ РСФСР. В течение 1940 г. коэффициент использования пробега автопарка этой конторы был не ниже 0,85. Имея всего около 100 автомобилей, контора перевезла до 100 000 т грузов, сделав при этом около 8 млн. ткм.

В 1941 г. тракторные перевозки по автохозяйствам НКАТ РСФСР составят до 40% общего грузооборота всех хозяйств наркомата, против 14% в 1940 г. Значит, необходимо *шире развернуть тракторные перевозки, в первую очередь по разгрузке Московского железнодорожного узла.*

На трактах и подъездах к крупным городам курсирует много незагруженных автомобилей. Обследование, проведенное по четырем трактам Московской области, показало, что за 4 дня по ним прошло 6000 порожних автомобилей общей грузоподъемностью свыше 15 000 т. Особенно характерно то, что количество порожних и груженых автомобилей почти совпало и что владельцами тех и других были одни и те же организации. В результате подобного «хозяйничания» автомобили сделали за 4 дня 216 570 км непроизводительного пробега, нанеся государству ущерб в размере около 350 000 руб. и непроизводительно израсходовав 75 т бензина.

Организации, понявшие необходимость решительной борьбы с этим злом, сумели в короткий промежуток времени добиться неплохих результатов как на тракторных, так и городских перевозках, доведя коэффициент использования пробега до 0,65 и даже до 0,80 (Московский трест хлебопечения, Ленавтогужтрест, Авторазгрузжелдор).

Полная ликвидация порожних пробега возможна при условии более точного установления автогрузовых маршрутов и устранение узко-ведомственных интересов организаций, владеющих автомобилями. *Работники наркоматов автотранспорта, наряду с загрузкой своих автомобилей в оба конца, должны принять все меры к тому, чтобы постоянно загружать автомобили всех наркоматов и ведомств попутными грузами.* Эта работа, согласованная с исполкомами местных советов депутатов трудящихся, даст хорошие результаты. Так, по НКАТ РСФСР за сравнительно короткий срок было использовано до 50 000 ведомственных автомобилей, перевезено около 100 000 т грузов и рационально использовано около 1 000 т бензина.

Многие автороботники не понимают того, что как специализированный ведомственный транспорт, так в еще

большей степени транспорт общего пользования, должен культурно обслуживать своих потребителей. Отсутствие этой культуры препятствует превращению автотранспорта в передовую отрасль социалистического хозяйства и не дает возможности использовать всю мощь автомобильной техники. Слабое развитие экспедиторских операций, недостаточная налаженность связей с железными дорогами также препятствуют скорейшему превращению автотранспорта в мощный транспортный конвейер.

Прицепы и автопоезда постепенно внедряются в эксплуатацию, но еще не получили широкого распространения. Это объясняется недостаточным парком прицепов и консерватизмом многих хозяйственников.

Исключительное значение работы автомобилей с прицепами может быть иллюстрировано следующим примером. Контора автосообщений Управления автогрузового транспорта Моссовета, выполнив план на 120%, использовала только 78% запланированного количества автомобилей. Таких отличных результатов контора добилась за счет усиленного применения автопоездов: 32% всего грузооборота выполнено автопоездами, 95% автомобилей было использовано с прицепами. Если учесть, что НКАТ РСФСР должен в 1941 г. укомплектовать автоприцепами 70–80% ходовых автомобилей и увеличить объем перевозок автоприцепами в 5 с лишним раз по сравнению с 1940 г., то станет ясной серьезность задач, стоящих перед работниками автохозяйств в использовании прицепов и автопоездов.

Однако необходимо одновременно улучшить конструкции прицепов и особенно их сцепные и тормозные устройства. Заводы Глававтоприцепа Наркомата среднего машиностроения должны дать конструктивно-совершенные образцы автоприцепов. Помимо прицепного подвижного состава, автотранспорт ждет от промышленности тяжелых грузовиков с дизельмоторами и транспортных тягачей.

Правильно организованное техническое обслуживание автомобилей, быстрый и высококачественный ремонт повышают техническую готовность автопарка. Автохозяйства НКАТ РСФСР в течение 1940 г. провели большую работу по восстановлению парка, в результате чего коэффициент его технической готовности повысился до 0,74. В 1941 г. его нужно довести минимум до 0,85.

Тщательная профилактика, заботливый уход, своевременные технические осмотры и текущие ремонты автомобилей по потребности еще не стали обязательными для многих автохозяйств. Чрезвычайно низкий коэффициент технической готовности автопарка в некоторых автохозяйствах объясняется лишь плохой постановкой обслуживания автомобилей. Многие руководители забыли указание товарища Сталина о том, что «основу ремонта составляет текущий и средний ремонт, а не капитальный». Как правило, межремонтные пробеги не превышают 50% нормы, в то время как наши советские автомобили заслуженно пользуются репутацией надежных, экономичных и не сложных по уходу. Сотни стахановцев автомобильного транспорта показали, что может дать советский автомобиль при любовном, грамотном и заботли-



вом к нему отношении. Шоферы «стотысячники», насчитывавшиеся недавно единицами, теперь уже нередкое явление в наших автохозяйствах. Отдельные стахановцы доводят межремонтные пробеги до 300 000 км. *Дело чести автомобильных работников распространить вширь и вглубь опыт передовиков-стахановцев, добиться выполнения установленных межремонтных пробегов, резко улучшить техническое состояние автомобильного парка.*

Наряду с этим важно, чтобы промышленность увеличила выпуск запасных частей, в первую очередь особо дефицитных, и упорядочила их распределение, а работники авторемонтных заводов и мастерских широко внедряли современные методы ремонта и восстановления деталей, в частности с помощью металлизации.

Растущий автомобильный парк требует утепленных стоянок, организованного безгаражного хранения и необходимого технического обслуживания. В каждом крупном гараже должны быть профилактические и ремонтные цехи. Хозяйственники, расходуя ежегодно огромные средства на приобретение новых автомобилей, обязаны одновременно заботиться о строительстве гаражей и мастерских.

*Строить гаражи и безгаражные стоянки, расширять сеть станций обслуживания – одна из важнейших очередных задач.*

Авторемонтные заводы и мастерские общего пользования не удовлетворяют потребности в ремонтах. Значительные средства и оборудование рассредоточены в мельчайших ремонтных точках, находящихся в ведении различных организаций.

Это мешает их рациональному использованию, препятствует внедрению технически совершенных методов ремонта, в частности, восстановлению деталей методами металлизации и хромирования, и омертвляет значительный парк ремонтного оборудования. Стандартизация и нормализация ремонтных процессов не получили распространения.

В 1941 г. необходимо внедрить технически совершенные методы профилактического обслуживания и ремонта, создать четкую номенклатуру ремонтов и нормативы.

Перед работниками ремонтных заводов и заводов треста ГАРО в 1941 г. стоит задача: *полностью использовать имеющееся оборудование, внедрить единую и современную технологию, наладить ремонт газогенераторных автомобилей, расширить номенклатуру ремонтируемых деталей и производство приборов для обслуживания автотранспорта, а главное улучшить качество работы, ввести строгую технологическую дисциплину на заводах.*

Не менее важная задача работников автотранспорта – экономия в расходовании основных эксплуатационных материалов: горючего и масла.

Опыт лучших водителей и автобаз, систематически экономящих бензин, дал все основания пересмотреть существовавшие нормы расхода горючего в сторону их уменьшения. Высокие результаты социалистического соревнования, развернувшегося в области экономии горючего, опыт специальных пробегов, достижения лучших

стахановцев должны стать достоянием масс, системой работы нашего автотранспорта.

Автохозяйства НКАТ РСФСР за три квартала 1940 г. израсходовали 98% бензина против нормы. Автоуправления республики немцев Поволжья, Орджоникидзевского края, Ростовской и Московской областей уложились менее чем в 92% нормы. Эти достижения необходимо закрепить и путем широкого внедрения регулировочных пунктов, карбюраторных цехов, четкой организации гаражного хозяйства добиться в 1941 г. экономии горючего по всем автоуправлениям.

Серьезное внимание должно быть уделено и экономии смазочных материалов. Правительство обязало нас в 1941 г. регенерировать до 80% всего потребляемого автола. *Систематическая организованная борьба за экономию жидкого топлива и масел – боевая задача каждого авторемонтника.*

В 1941 г. парк будет пополняться, главным образом, за счет газогенераторных автомобилей. В системе НКАТ РСФСР число их увеличится почти в 2 раза. Объем работы газогенераторного парка возрастет почти в 6 раз, в частности, за счет улучшения его эксплуатации и технического обслуживания. Отдельные автоуправления: Ивановское, Ярославское, Смоленское, Омское, Новосибирское, Приморское, Хабаровское, Алтайское и некоторые другие должны перейти в основном на эксплуатацию газогенераторных автомобилей.

В первом полугодии 1941 г. в строй вступят 50 топливозаготовительных баз и 12 топливораздаточных пунктов. Строительство топливозаготовительных баз в дальнейшем должно осуществляться в еще более широких размерах и, главное, в более сжатые сроки.

Использование газогенераторных автомобилей в системе НКАТ РСФСР в минувшем году не превышало 49%. Подобное положение нетерпимо. Непроизводительные простои газогенераторных автомобилей должны встречать самое неприемлемое отношение со стороны всех авторемонтников.

Необходимо решительно улучшить эксплуатацию, ремонт авторезины. Выполнение этой задачи возможно лишь при широком внедрении профилактических мероприятий, решительной борьбе с ездой на недокачанных шинах. Наряду с правильной организацией эксплуатации, нужно улучшить ремонт покрышек, применяя новые, совершенные методы ремонта, в частности, вулканизацию под высоким давлением.

Автомобиль – сложная и технически совершенная машина. Чтобы получить от нее максимальный эффект, нужны люди, в совершенстве овладевшие техникой. Социалистическому автотранспорту требуются миллионы грамотных, культурных водителей, тысячи высокообразованных инженеров и техников. В деле упорядочения подготовки автомобильных кадров сделаны еще только первые шаги. Необходимо расширять сеть учебных заведений по подготовке инженеров и техников автомобильного транспорта, сеть школ и курсов по подготовке шоферов бензиновых и газогенераторных автомобилей и других массовых профессий для автотранспорта и наряду с этим решительно улучшать качество подготовки автомобильных кадров.



Автотранспорт – одно из важнейших средств обороны социалистической родины. Автомобили, управляемые отважными шоферами, сыграли огромную роль в боях у реки Халхин-Гол и в борьбе с белофиннами. Мы обязаны держать наш автопарк в состоянии полной боевой готовности, чтобы в случае необходимости дать для нужд обороны сотни тысяч исправных автомобилей.

Исторические задачи, стоящие перед автомобильным транспортом, могут быть успешно выполнены лишь при активном участии всей массы авторботников, при широ-

ко развернутом социалистическом соревновании, которое отмечено в этом году новой волной трудового подъема в честь предстоящей XVIII партийной конференции.

Нужно всегда помнить указания товарища Сталина, что «задача развертывания товарооборота и решительного улучшения транспорта является той актуальной задачей, без разрешения которой мы не можем двигаться вперед».

Дело чести всех авторботников сделать автомобильный транспорт образцовой отраслью социалистического народного хозяйства.



## Образцово подготовиться к зиме! Санные автоприцепы

Инж. Е. РОМАНОВИЧ

С 1939 г. в автомобильных хозяйствах золотоплатиновой промышленности начали применять санные автоприцепы, которые, как показала практика их эксплуатации, значительно повышают грузооборот, снижают на 25–30% себестоимость перевозок, дают экономию авторезины и бензина.

Вначале под санные автоприцепы использовались обыкновенные крестьянские деревянные сани: взамен оглобелей ставилось металлическое сцепное дышло; кузовом служил старый кузов автомобиля ГАЗ-АА; полосья

во избежание их примерзания к снежному полотну дороги оковывались полосовым железом.

Зимой 1939/40 г. автомобиль ЗИС-5 с санным прицепом перевозил за один рейс 7–7,5 м<sup>3</sup> длинномеров. Общая грузоподъемность поезда достигала 6 т. Успешно эксплуатировались санные автоприцепы грузоподъемностью в 3 т (рис. 1).

Значительный интерес представляют сравнительные данные по эксплуатации автомобиля ЗИС-5 с санным прицепом и без него (табл. 1).

В течение I квартала 1940 г. «Сурзолототранс» перевез на одних санных автоприцепах 504 т груза, сделав 91 545 ткм. Шофер-стахановец автобазы «Уралзолото» т. Челюдский доводил полезную грузоподъемность автомобиля

Таблица 1

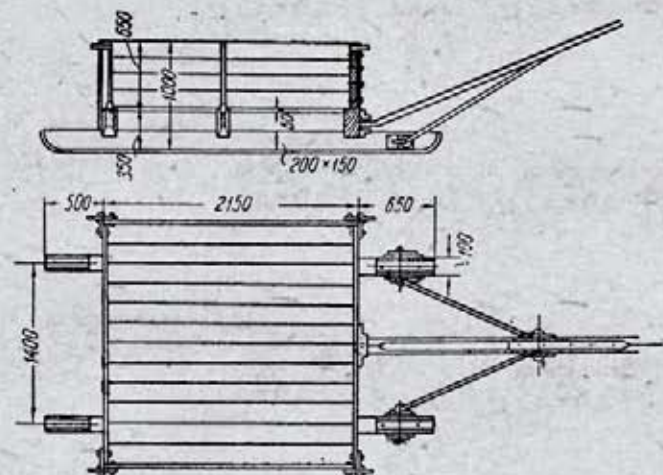


Рис. 1. Санной автоприцеп 1939–1940 гг. грузоподъемностью 3 т.

Эксплуатационные показатели	ЗИС-5 без санного прицепа	ЗИС-5 с 3-тонным санным прицепом
Средняя техническая скорость в км/час	16,7	15
Полезная нагрузка в тоннах	3	6
Время в минутах на одну погрузку и разгрузку	40	60
Число ездов за 8-часовой рабочий день	2,05	1,75
Перевезено груза в тоннах (в одном направлении)	6,15	10,5
Расход горючего на 1 км пробега в граммах	297	422



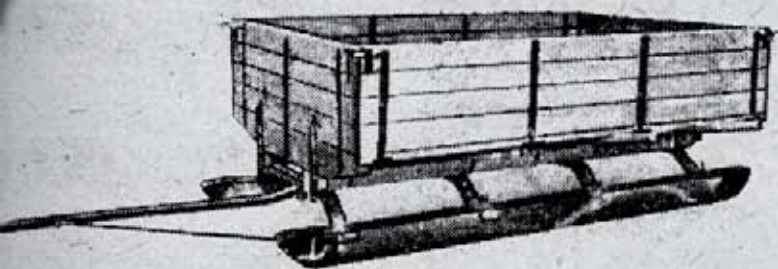


Рис. 2. Санной автоприцеп 1940–1941 гг.

ЗИС-5 с санным прицепом до 9 т, при максимальном расходе горючего 464 г на 1 км пробега.

Прошедшей зимой в хозяйствах золото-платиновой промышленности стали применять более совершенные конструкции санных прицепов – полуметаллические и металлические с поворотным передком. Такие сани грузоподъемностью в 2 т с успехом эксплуатировались на зимних дорогах Дальнего Востока. Автомобили ЗИС-5 буксировали по два санных прицепа.

Хорошо показали себя в работе сани треста «Каззолото». Ровные дороги Казахстана позволяли автопоезду ЗИС-5 с трехтонным санным прицепом развивать скорость до 40 км/час (рис. 2).

Эксплуатация санных прицепов выявила ряд их конструктивных недостатков. Слабым местом является сцепное дышло. Частые поломки его заставили сконструировать четырехполосные сани с поворотным передком и значительно уменьшенной нагрузкой на дышло. Эксплуатация четырехполосных саней дает хорошие результаты на дорогах, имеющих закругления.

Другой недостаток — заносы саней на поворотах. По этой причине приходится замедлять скорость движения санного автопоезда при поворотах, что вызывает понижение средней технической скорости.

Во избежание заносов саней на закруглениях дороги инженер т. Зон предложил конструкцию саней с противораскатным приспособлением (рис. 3). Это – цельнометаллические сани с деревянным кузовом, имеющие стальные ножи на полозьях. При заносе саней ножи автоматически опускаются и врезаются в снежное полотно дороги. Испытания автомобиля ЗИС-5 с санным прицепом конструкции т. Зон проводились на трассе, проложенной по реке Лена, расстоянием 167 км. Цикл испытаний состоял из 10 кругорейсов. Результаты испытания приведены в табл. 2.

Расход горючего на 1 т перевезенного груза без санного прицепа (по зимним нормам) составляет 41,64 л, а с санным прицепом при грузоподъемности поезда в 6,6 т – 23,63 л (43,3% экономии).

Одновременно было выявлено влияние санного прицепа на износ деталей буксирующего автомобиля. Перед началом испытания был произведен микрометраж деталей автомобиля, а после окончания испытания (т. е. после пробега 3340 км) вторичный замер износов в ОТК автозавода.

Таблица 2

Кругорейс	Вес полезной нагрузки в т			Средняя техническая скорость в км/час	Расход горючего на 1 км пробега в л
	автомобиля ЗИС-5	санного автоприцепа	всего автопоезда		
Первый	3	3,1	6,1	35,0	0,400
Второй	3	3,1	6,1	32,2	0,499
Третий	3	3,5	6,5	36,0	0,467
Четвертый	3	3,0	6,0	39,3	0,479
Пятый	3	3,75	6,75	33,4	0,480
Шестой	3	3,4	6,4	35,2	0,461
Седьмой	3	4,1	7,1	35,2	0,473
Восьмой	3	4,1	7,1	36,0	0,461
Девятый	3	3,4	6,4	33,4	0,460
Десятый	3	4,6	7,6	35,3	0,494

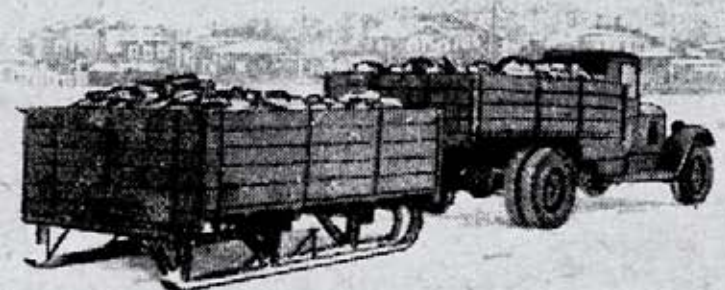


Рис. 3. Санной автоприцеп с противораскатным приспособлением конструкции инж. Зон

Износ деталей (в мм) приведен в табл. 3.

Таблица 3

I. Двигатель						
Замер	№ цилиндров					
	1	2	3	4	5	6
Конус цилиндра	0,01	0,03	0,01	0,01	0,01	0,01
Эллипс цилиндра	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
Эллипс шатунной шейки	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00
Зазор поршня	0,02	0,03	0,05	0,01	0,01	0,02
Диаметр шатунной шейки	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. Редуктор						
Замеры в узлах					Износ в мм	
Зуб большой цилиндрической шестерни по нач. окр.					0,06	
Зуб малой цилиндрической шестерни по нач. окр.					0,10	
Зуб ведомой конической шестерни по нач. окр.					0,23	
Зазор между коническими шестернями увеличился на					0,03	

Из сравнения данных по износу деталей буксирующего автомобиля и автомобиля, работающего без санного прицепа, видно, что они не выходят за пределы нормального. Это подтверждает безусловную целесообразность широкого применения санных прицепов для транспортировки различных грузов по снежным дорогам.