

Навстречу юбилею

К 90-летию журнала «Автомобильный транспорт»



Вопрос совершенствования организации перевозок и повышения производительности автомобилей является актуальным для автотранспортников. Одним из методов повышения производительности является применение прицепов и полуприцепов, внедрение новых технологий перевозок. Сегодня мы публикуем две статьи из журнала «Автомобильный транспорт», напечатанные 58 лет назад, освещающие именно эти проблемы.

Внедрять перевозку грузов на полуприцепах по плечевому методу

И. ОБЫДЕНКИН, главный инженер автоуправления «Аямзолототранс»

Работники Аямзолототранса осуществляют перевозку грузов в суровых климатических условиях по Амуро-Якутской магистрали, пролегающей в северных районах Якутской АССР. Расстояние перевозок летом составляет 728 км, а зимой (по автозимнику) 1200 км. Грузы перевозятся в основном на стандартных автомобилях ЗИС-150, работающих по принципу сквозного движения.

Как показывает многолетний опыт, такая организация перевозок малоэффективна. В частности, она не позволяет хорошо использовать автомобили, не способствует улучшению условий труда для шоферов, работающих в одну смену на рейсах большой протяженности, не дает возможности существенно снизить себестоимость перевозок и предохранить грузы от атмосферных воздействий и потерь.

Недостатки использования автомобилей на трактах при сквозном движении можно проиллюстрировать следующим примером. Плановые затраты времени на перевозку грузов от ст. Большой Невер до г. Алдана (расстояние в оба конца 650 км) составляют 151,6 часа, а из этого времени автомобиль находится в движении только 59,3 часа. Таким образом, 92,3 часа, или больше 60% времени, уходит на отдых шофера и техническое обслуживание автомобиля на линии.

Изыскивая пути повышения производительности автотранспорта и снижения себестоимости перевозок, работники Аямзолототранса еще в прошлом году своими силами изготовили и начали эксплуатировать на трактах 50 полуприцепов с тягачами на базе автомобилей ЗИС-150

и ЗИС-151, в том числе бензовозы (рис. 1) и фургоны. Автомобили-тягачи с полуприцепами также работают по принципу сквозного движения.

Сравнительные данные о работе стандартных автомобилей ЗИС-150 и тягачей с полуприцепами (с загрузкой в оба направления) за I квартал 1954 года приведены в таблице.

Как видно из таблицы, применение на трактах автомобилей-тягачей с полуприцепами дает ряд серьезных

Показатели	Стандартные автомобили	Автомобили-тягачи с полуприцепами	Соотношение в процентах (за 100% приняты данные стандартных автомобилей)
Средняя техническая скорость, км/час	19	16,3	85,8
Выработка на 1 машино-день работы, ткм	401	955	248
Среднесуточный пробег, км	182	187	102
Выработка на 1 списочный автомобиль, ткм	22 032	59 563	270
Расход топлива на 1 ткм, л	0,218	0,127	55
Средняя грузоподъемность за одну езду, т	4,0	6,5	162
Пробег до среднего ремонта, км	34 000	32 560	96
Расход средств на 1 ткм (цеховая себестоимость), коп.	68,5	37,5	54

техничко-экономических преимуществ по сравнению с эксплуатацией одиночных стандартных автомобилей. Однако внедрение полуприцепов при существующей организации трактовых перевозок не дает возможности полностью реализовать преимущества автопоездной работы, резко повысить производительность автомобилей и значительно снизить себестоимость транспортировки грузов.

На основе многолетнего внимательного изучения и анализа работы автомобилей на трактах мы пришли к



Рис. 1. Полуприцеп-цистерна с тягачом ЗИС-150

выводу о необходимости изменить организацию перевозок: отказаться от сквозного движения и перейти к эксплуатации автомобилей-тягачей с полуприцепами усовершенствованной конструкции – автофургонами, цистернами и т.д. – на коротких плечах при двусмен-

ной работе шоферов. В этом случае каждый автомобиль-тягач должен доставлять полуприцеп на расстояние 100–150 км, затем отцеплять его, брать другой полуприцеп, следующий в обратном направлении, и возвращаться с ним на начальный пункт.

Такой метод организации трактовых перевозок позволит:

- сократить сроки доставки грузов к месту назначения;
- повысить производительность автопарка;
- выполнять техническое обслуживание автомобилей строго по графику и тем самым повысить техническое состояние подвижного состава;
- значительно снизить себестоимость перевозок;
- резко улучшить условия труда шоферов и поднять дисциплину среди них;
- избежать порчи и потерь грузов.

Опыт эксплуатации автопоездов показывает, что автомобили ЗИС-150 и ЗИС-151, если они будут оборудованы автоматической сцепкой, смогут успешно использоваться на коротких плечах в качестве тягачей к полуприцепам – фургонам (рис. 2), цистернам, платформам – в разнообразных климатических и дорожных условиях. В частности, хорошие результаты были получены при использовании тягачей с полуприцепами-платформами.

По предварительным расчетам, эксплуатация автопоездов на коротких плечах потребует полуприцепов на 30% больше, чем автомобилей-тягачей.

Работа автомобилей при таком методе должна быть организована следующим образом. На погрузочных пунктах



Рис. 2. Автомобиль-тягач ЗИС-150 с фургоном-полуприцепом. Снизу – отцепленный фургон

автофургоны и другие полуприцепы подаются дежурными тягачами на склады для загрузки, которая выполняется клиентом в присутствии экспедитора, контролера автотранспортного предприятия. В полностью загруженные полуприцепы закладываются копии накладных и других документов, и они пломбируются, после чего автопоезда считаются готовыми к отправке. При этом шофер должен убедиться в целостности пломбы, расписаться в накладной, прикрыть пломбу металлическим колпачком и запереть

фургон висячим замком. Полуприцепы, в частности фуры, доставляются тягачами до пункта назначения, где они отцепляются и принимаются пунктом-станцией для технического осмотра и особенно проверки шин. После этого подается рейсовый тягач, к которому прицепляются полуприцепы, и они следуют дальше. Таким образом, полуприцепы будут перемещаться без перегрузки на любое расстояние, что обеспечивает значительное сокращение времени доставки грузов к месту назначения по сравнению с перевозкой их стандартными автомобилями.

В обратном направлении так же, как и в прямом, тягачи доставляют полуприцепы – порожние или груженные, – доставленные другими рейсовыми тягачами.

Новая система организации перевозок на тягачах с полуприцепами потребует более четкой, оперативной работы диспетчеров в связи с необходимостью строгого контроля за выполнением графика движения.

Предварительные расчеты показывают, что при новой организации тракторных перевозок на коротких плечах производительность автомобилей возрастет на 70%, а

себестоимость снизится на 36%. Это даст только по Аялзолототрансу около 17 млн. руб. экономии в год.

Подобный метод организации перевозок может найти применение не только на трактах. Весьма целесообразно использовать его, например, при доставке грузов с железнодорожных станций и пристаней на склады и базы, а оттуда в торговую сеть. Большой эффект должны дать перевозки зерна, корнеплодов и других сельскохозяйственных грузов.

Чтобы внедрить такую систему, следует решить ряд организационно-технических вопросов, и прежде всего разработать рациональные конструкции полуприцепов – фурунов, цистерн, платформ – и организовать их серийный выпуск на автозаводах. Необходимо начать строительство жилищ, гаражей и стоянок на промежуточных пунктах и улучшить техническое обслуживание автомобилей в этих пунктах.

Чем скорее найдут разрешение эти вопросы, тем быстрее можно будет с максимальным эффектом применить новый метод организации тракторных перевозок.

На автомобиле МАЗ-205 с пятью прицепами

Шофер А. КАЧАНОВ, грузовая автотранспортная контора №1 Красноярского крайавтошосдора

Нашей автотранспортной конторе в этом году были поручены перевозки зерна в Рыбинском, Назаровском и Сухобузимском районах. Задача – вывезти зерно из колхозов на государственные заготовительные пункты в короткий срок – требовала максимального напряжения в работе, использования внутренних резервов.

Лучшим средством повышения производительности автомобилей является, как известно, применение прицепов. По этому пути и пошел коллектив нашей автотранспортной конторы.

Первые три двухосных прицепа, которые были оборудованы для этой цели, закрепили за мной. Я рассчитал, что автомобиль МАЗ-205 свободно может вести такой автопоезд. Нарастив борта у прицепов и автомобиля, я выехал в Сухобузимский район, где нужно было перевозить зерно из колхоза «Путь Ленина».

Расчеты подтвердились. За один рейс я перевозил на автомобиле МАЗ-205 с тремя прицепами около 14,5 т зерна. Но и это, как показал опыт, не было пределом. Если позволяют дорожные условия и характер перевозок, можно еще более повысить нагрузку автомобиля МАЗ-205.

Мы попробовали увеличить число прицепов до пяти и в первый же рейс с напарником Н. Широковым доставили на заготовительный пункт 19,2 т зерна.

За короткий срок я доставил своим автопоездом на заготовительный пункт около 240 т зерна. Благодаря этому колхоз «Путь Ленина» досрочно выполнил план хлебосдачи, рассчитался по натуроплате за работу с МТС и выполнил свое обязательство по закупкам зерна.

Надо отдать должное колхозникам и председателю колхоза «Путь Ленина». Благодаря хорошей организа-

ции погрузки автомобиль МАЗ-205 с пятью прицепами загружался менее чем за 1,5 часа. Несколько хуже была организация разгрузки на заготовительном пункте. Но и здесь мы, как правило, управлялись за 1,5–2 часа.

Перевозкой хлеба на автопоездах из колхозов до заготовительных пунктов занимались и другие шоферы. Этот опыт лишний раз подтверждает необходимость использования всех имеющихся прицепов для увеличения производительности автомобильного парка.

Темпы подготовки зерна на току иногда не позволяют полностью загрузить большой автопоезд. Это не значит, что следует отказаться от такого метода. В Сухобузимском районе, например, где я работал, можно было в колхозах по пути следования оставлять прицепы под загрузку, а на обратном пути забирать их. Вообще об



Автопоезд Качанова на перевозках зерна. В круге – шофер А. Качанов
Фото С. Малобичко

улучшении организации работы автомобилей с тремя-пятью прицепами следует подумать.

Вожделение большого автопоезда требует особой внимательности, и без помощника шоферу, пожалуй, не обойтись. Со мной ездил квалифицированный слесарь Н. Широков, который во многом помог избежать просто-

ев в пути по технической неисправности автомобиля или прицепов. Очень важно заблаговременно ознакомиться с дорогой, по которой предстоит перевозки.

Хочется, чтобы работники пунктов Заготзерна в будущем году значительно лучше организовали приемку и разгрузку автомобилей.



Автомобильный транспорт

ОРГАН МИНИСТЕРСТВА
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ СССР

10

ОКТАБРЬ
1954

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЖУРНАЛ

ГОД ИЗДАНИЯ 32 #

В последнее время в различных средствах массовой информации, как за рубежом, так и в нашей стране, стали появляться публикации, рассказывающие о создании мобильных ресторанов, предназначенных для путешественников или просто жителей тех районов, где отсутствуют стационарные точки питания. Зачастую такая информация преподносится как некое ноу-хау. Вместе с тем эта идея не нова. Так, еще в прошлом веке, в 1954 году, наш журнал писал о создании автобуса-столовой, который предназначался для питания водителей на конечных остановках городских и пригородных маршрутов. Предлагаем читателям ознакомиться с полным текстом этой статьи.

Автобус-столовая

В районах конечных станций многих городских и загородных автобусных маршрутов, обслуживаемых 2-м автобусным парком Управления пассажирского автотранспорта Мосгорисполкома, нет поблизости столовых или закусочных. Шоферы и кондукторы, работающие на этих маршрутах, не имели возможности вкусно и быстро пообедать во время перерыва. Сейчас в парке для обслуживания таких бригад создана передвижная столовая, под которую переоборудован автобус ЗИС-155.

Кузов автобуса-столовой (рис. 1) разделен на три основные части: кабину шофера, обеденный зал и кухню.

В салоне (рис. 2) расположены четыре столика, прикрепленные к полу, за которыми могут одновременно разместиться на мягких креслах (типа автобусных сидений) 13 человек. Окна салона затенены шелковыми занавесками; двери салона и кухни задрапированы; пол устлан ковровой дорожкой.

Воздух в салоне хорошо вентилируется двумя вентиляторами, смонтиро-

ванными в перегородку, отделяющую обеденный зал от кабины шофера. Кроме того, в потолке салона сделаны обычные вентиляционные окна, через которые поступает свежий воздух.

Обеденный зал отделен от кухни полированной перегородкой с застекленной дверью. В перегородку вделаны два зеркала.

Кухня автобуса-столовой оборудована газовой плитой, моечной ванной, водоподогревателем, холодиль-

ником, шкафами, а также столом для разделки продуктов.

Моечная ванна снабжается горячей водой от обычного газового водоподогревателя, питаемого водой из бака емкостью 200 л, установленного в верхней части кабины шофера и управляемого через крышу. Плита и водоподогреватель работают на газе. Газовый баллон установлен в герметически закрытом металлическом шкафу, имеющем наружную вентиляцию.



Рис. 1. Схема кузова автобуса-столовой:

1 – кабина шофера; 2 – обеденный столик; 3 – кресло; 4 – тумбочка; 5 – холодильник; 6 – шкаф-гардероб; 7 – камеры для газового баллона; 8 – кран для выпуска грязной воды; 9 – ванна для мойки посуды; 10 – газовая плита; 11 – стол для разделки продуктов; 12 – шкаф для посуды; 13 – перегородка, отделяющая салон от кухни

**Рис. 2. Салон**

Моечная ванна отделена от газовой плиты перегородкой. Грязная вода из моечной ванны поступает в специальный бак, расположенный в задней части автобуса, под полом. Его можно опорожнить поворотом рукоятки, находящейся в кухне. Холодильник ЗИС, установленный на кухне, питается током от городской электросети, к которой он подключается на

станциях посредством шланга. Каркас кузова под холодильником выполнен из углового железа и облицован жестию, окрашенной в белый цвет.

В кухне имеются два шкафа. В одном из них (буфете) хранится посуда, в другом одежда персонала, обслуживающего столовую. Над буфетом сделана витрина из органического стекла для хранения чайных приборов.

Кухня окрашена в белый цвет. Стол для разделки пищи обит алюминием. В кухне имеется умывальник – небольшая раковина с подводом воды из бака.

Обслуживающий персонал автобуса-столовой состоит из двух человек: повара и официантки (она же кассир).

В столовой готовятся блюда преимущественно из полуфабрикатов. Пропускная способность ее 40 человек в час.

Автобус-столовая обслуживает автобусные станции по специальному графику. Шоферы и кондукторы автобусов имеют возможность быстро пообедать или позавтракать в уютной обстановке.

Автобусы-столовые могут найти применение для обслуживания трудящихся на отдаленных от населенных пунктов строительных участках, на полевых станциях. Такие автобусы можно использовать также во время народных гуляний и загородных массовок, спортивных праздников. Это позволит улучшить обслуживание населения и уменьшить затраты на строительство торговых палаток, павильонов и перевозку буфетов на грузовых автомобилях.

Инж. А. Кучин

ИНФОРМАЦИЯ

Перевозка контейнеров на автомобиле с одноосным прицепом

С каждым годом расширяется применение контейнеров для перевозки грузов на автомобилях. Развитие этих перевозок приобрело особо важное значение в связи с увеличением выпуска товаров широкого потребления. В Ленинграде их объем в 1953 году был на 40% больше, чем в 1951 году, а к концу 1954 года еще более возрос. Перед автобазой КТЭК Октябрьской железной дороги встал задача полнее использовать внутренние резервы, чтобы обеспечить все возрастающие потребности народного хозяйства в контейнерных перевозках. В автобазе пошли по пути применения прицепов, но так как стандартных двухосных прицепов было недостаточно, коллектив автобазы изготовил своими силами одноосный прицеп грузоподъемностью 5 т, на котором можно перевозить два контейнера. Для изготовления прицепа были использованы рама списанного автомобиля ЗИС-150, картер заднего моста, ступицы и диски.

Испытания показали вполне удовлетворительные качества прицепа. Радиус его поворота невелик, и благода-



Автомобиль ЗИС-150 с одноосным прицепом на перевозках контейнеров

ря этому автопоезд обладает хорошей маневренностью. Все четыре борта – откидные, что дает возможность загружать и разгружать одновременно оба контейнера.

Прицеп хорошо зарекомендовал себя в эксплуатации. По отчетным данным, его применение повысило производительность автомобиля на 57% и снизило себестоимость перевозок на 21%. В ближайшее время предполагается изготовить еще несколько таких прицепов.