

## Очистка улиц и площадей Москвы в зимнее время

Улицы и площади Москвы занимают до 12 млн. м<sup>2</sup>. На эту площадь за зиму в среднем выпадает до 8 млн. м<sup>3</sup> снега. Достаточно опоздать с уборкой снега на два-три часа, как нарушается нормальное движение по городу многих тысяч автомобилей, автобусов, троллейбусов, сотен тысяч пешеходов. Под угрозой оказывается деловая жизнь города.

После каждого снегопада в очистке города участвует более 15 тысяч дворников и рабочих. Однако и этой огромной армии было бы недостаточно, если бы не были механизированы основные процессы уборки снега.

Управлению благоустройства Моссовета поручена уборка более 2 млн. м<sup>2</sup> центральных улиц и площадей.

За время войны механические средства для уборки сократились. Много машин было передано в Красную Армию. Однако это не снижает ответственности за содержание улиц столицы в образцовом порядке.

Какими же средствами располагает Управление благоустройства, чтобы выполнять свои обязанности в зимний период? В городских организациях, которым поручена уборка улиц и площадей, имеется 800 рабочих. В трех автомеханических парках Управления благоустройства насчитывается более 400 грузовых автомашин для перевозки снега. Автомшины «ЯГ-6» с плугом и металлической щеткой (рис. 1) служат для подметания и сгребания снега. Их производительность составляет 18 тыс. м<sup>2</sup> в час. Одна уборочная машина заменяет 50 рабочих. Управление благоустройства имеет 30 таких машин.

В 1945 году сконструирована новая уборочная машина на шасси «ЗИС-5» (рис. 2). На ремонтно-механическом заводе Управления благоустройства, при участии Управления авторемзаводов, изготовлено 30 таких машин, и в ближайшее время их число будет доведено до 50 штук. Общая мощность парков, таким образом, увеличится до 80 машин. Это позволит оканчивать уборку снега с центральных улиц и площадей за 3 часа.

Собранный в кучи снег нужно сплавить через водосточную сеть или увезти. Первым способом удаляется примерно половина снега. На Садовом кольце, на Можайском шоссе и на некоторых других улицах расположено 195 снегосплавных люков. В течение одного часа в люк можно сбросить около 25 м<sup>3</sup> снега. При этом нужно учитывать, что на каждый м<sup>3</sup> снега расходуется около 10 м<sup>3</sup> воды из городского водопровода. Чем лучше организована работа по снегосплаву, тем больше удастся убрать снега при том же расходе воды.

Снег, сметенный в вал на середину улицы, сбрасывается в люки металлическими совками, установленными на автомашинах «ЗИС-5» или на тракторах (рис. 3). В настоящее время в конторах уличной уборки имеется 50 совков для снегосплава.

С центральных площадей, где нет снегосплавных люков, снег увозится на автомашинах. Для укладки снега в кузова служат 30 автопогрузчиков на тракторах (рис. 4). Каждый погрузчик может наполнить 15—18 автомашин в час. Три погрузчика используются для разгрузки снега. Один из них стационарный, при-

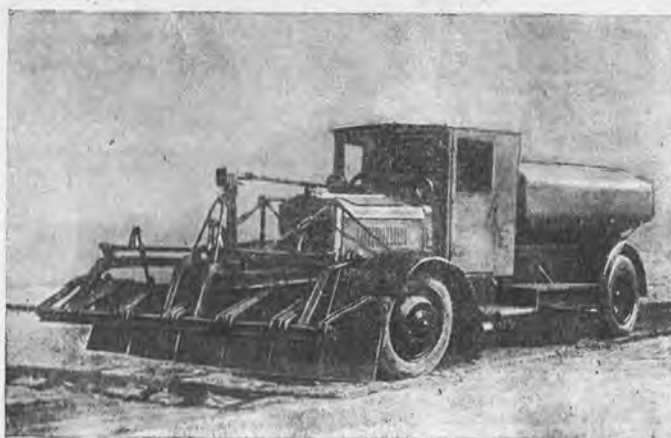


Рис. 1. Автомашинка «ЯГ-6» с плугом и металлической щеткой.



Рис. 2. Автомашинка «ЗИС» с плугом и металлической щеткой.



Рис. 3. Совок для снегосплава на тракторе ЧТЗ.

водящийся в действие электромотором, остальные установлены на тракторах «ЧТЗ». При механической погрузке и разгрузке снега один погрузчик успевает обслуживать 5—6 автомашин.

Одни и те же автомашинки можно применять для различных снегоуборочных работ. Установка на автомаши-



Рис. 4. Снегопогрузчик «С-1» на тракторе ЧТЗ.

не «ЗИС-5» металлической щетки, плуга и пескоразбрасывателя позволяет использовать ее для уборки снега, для посыпки улиц песком и для вывозки снега. Это значительно увеличивает маневренность автопарка.

Много трудностей для городского транспорта вызывает гололедица. Еще недавно единственным средством для борьбы с гололедицей был песок. Конторы уличной уборки за зиму расходуют около 20 тыс. м<sup>3</sup> песка.

И. М. ГОБЕРМАН

Начальник Управления пассажирского автотранспорта Моссовета.

## О новом типе пассажирского автобуса

Намеченные темпы развития отечественной автомобильной промышленности открывают перспективы роста автобусного транспорта и создают необходимые условия для улучшения обслуживания населения столицы автобусом в сочетании с метро, трамваем, троллейбусом и такси.

Потребность в автобусном транспорте, в особенности после освобождения центральных городских проездов Москвы от путей трамвая, значительно возросла. Между тем малометрические автобусы «ЗИС-8» и «ЗИС-16», даже при следовании с интервалами в 40—50 секунд, перевозят по одному маршруту не свыше 2500 пассажиров в час, сильно перегружая при этом остановочные пункты и пересечения улиц. Эксплуатация малометрических автобусов обходится дорого и не позволяет снизить автобусные тарифы, что весьма существенно для пригородных маршрутов.

Автобусы «ЗИС-8» и «ЗИС-16» не отвечают в полной мере современным требованиям и по ряду других признаков. Маломощный двигатель и коробка передач этой машины не обеспечивают ей способности свободного маневрирования при работе в городских условиях. Механические тормозы мало надежны, и пользование ими требует от водителей большого напряжения.

В автобусе «ЗИС-16» (выпущен в эксплуатацию в 1938 году) конструкция двигателя, тормозной системы и кузова несколько улучшена по сравнению с машиной «ЗИС-8». Однако и этот автобус имеет ряд существенных недостатков. В частности, переднее расположение двигателя (в машинах обоих типов) влечет за собой попадание в кузов выхлопных газов, снижение общей вместимости кузова, уменьшение проходов и ряд других неудобств. Радиус поворота этих автобусов слишком велик (у «ЗИС-16» — 11,2 м).

В прошлом году против гололедицы был впервые применен 20-процентный соляной раствор, доставлявшийся из московской соляной скважины. Раствор разбрызгивается поливочной машиной и образует в снежном накате поры, в которых застревает песок, предохраняющий автомашины от скольжения. Опыт показал, что раствор можно применять при температурах до  $-10^{\circ}$ . Успешно возобновлена поливка соляным раствором и в этом году.

Еще не все процессы зимней уборки улиц механизированы. Конструкторское бюро Управления благоустройства разрабатывает в настоящее время машину для механического подметания тротуаров. Проектируемая машина для скалывания снежных накатов заменит малопродуктивный и портящий покрытия ручной лом. Устарели снегопогрузчики на тракторах «ЧТЗ» и «ХТЗ». Их производительность в несколько раз ниже, чем новых американских автопогрузчиков. Нужно механизировать сбрасывание снега в снегосплавные люки.

Наличие большого парка машин для механической очистки обязывает повысить качество уборки города. Управлению благоустройства необходимо продолжать совершенствование техники уборки. Столица должна быть благоустроенной. Улицы города нужно содержать в полном порядке и чистоте.

Конструкция кузова автобусов «ЗИС-8» и «ЗИС-16» сама по себе значительно устарела. Деревянный кузов со стальной обшивкой имеет большой мертвый вес. Такая конструкция недолговечна, вызывает излишние простои машин в ремонте и повышенные эксплуатационные расходы.

Советская автомобильная промышленность, накопившая богатый опыт, должна обеспечить городской пассажирский транспорт новыми образцами автобусов, стоящими на уровне лучших достижений современного автобусостроения.

Лучшей и наиболее целесообразной по ряду решающих признаков следует признать конструкцию автобуса вагонного типа с двигателем, расположенным в задней части машины. Такая конструкция обеспечивает наилучшее использование габаритной площади. Расположение двигателя в задней части машины делает его более доступным для осмотра и обслуживания. А главное, выхлопные газы, просочившиеся при движении автобуса, остаются позади и не проникают в кузов. Простая форма кузова вагонного типа позволяет максимально унифицировать его узлы и детали. Применение легких сплавов для конструкции кузова облегчает вес автобуса. Кроме того, новая конструкция повышает маневренность машины и улучшает видимость пути с места водителя.

Кузов вагонного типа несущей конструкции обладает меньшим весом и повышенной прочностью и не требует постановки несущей рамы, для изготовления которой необходимо мощное прессовое оборудование. Этот кузов можно собирать из отдельных секций, что дает возможность выпускать автобусные кузова данного типа с различной вместимостью. По внешней форме и общему устройству кузовов вагонного типа может быть