

СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ ХЛЕБА

Решением ноябрьского пленума Центрального комитета партии с 1 января отменена карточная система по хлебу и некоторым другим продуктам.

«Государство теперь располагает достаточно большим количеством хлеба, для того, чтобы полностью и безусловно обеспечить снабжение населения без карточной системы путем повсеместного развертывания широкой торговли хлебом».

От четкости работы автомобильного транспорта, занятого на перевозках муки и готового хлеба, будет зависеть своевременное и полное удовлетворение запросов потребителей.

За границей имеется большой опыт перевозок продуктов и в частности хлеба на автомобилях. В Соединенных Штатах Америки доставка товаров с производства в розничные магазины осуществляется в зависимости от величины, типа предприятия и условий доставки, следующими видами транспорта или соответствующей комбинацией их: конным транспортом (это не мешает помнить некоторым нашим противникам конной тяги, считающим, что перевозка хлеба должна производиться только на автомобилях), автомобилями, мотоциклами с колясками и грузовыми велосипедами.

Выбор транспорта, наиболее отвечающего условиям работы данного предприятия, имеет весьма существенное значение для достижения экономии расходов по доставке товаров, причем выбор этот зависит в первую очередь от величины и объема груза, от скорости, которая требуется при доставке, от величины обслуживаемого района и, наконец, от дорожных условий. При этом конный и велосипедный транспорт используется только в тех случаях, когда доставка требует большого числа остановок, когда эти остановки близки одна от другой, и если радиус обслуживания не больше 15 километров.

Ежедневный пробег автомашин по перевозке хлеба в условиях Англии (хлебный концерн «Ланг-Стивенсон») — 30—40 км в день; машины, обслуживающие загородные магазины и периферию, покрывают в день до 100 км.

Для перевозки хлеба за границей используются небольшие грузовики, грузоподъемностью до одной тонны, а еще чаще легковые шасси, снаб-

женные специальными кузовами-фургонами. Хлеб перевозится в лотках на роликах,двигаемых в направляющие рельсы на стенках фургона.

У нас опыт заграничный по подвижному составу вряд ли может быть использован для перевозки хлеба, так как имеющаяся практика показала выгоду использования в наших условиях автомашин среднего и повышенного тоннажа, т. е. от полутора до трех тонн. Однако самая организация хлебоперевозок за границей и в первую очередь четкое распределение районов между отдельными водителями, ответственность и организация диспетчерской службы, планирующей работу каждой автомашины и каждого водителя, должны быть нами тщательно изучены.

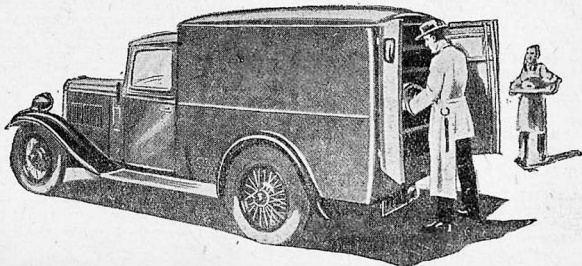
Рассмотрим теперь способы перевозки хлеба, имеющиеся в Советском союзе.

Вопросами рационализации и механизации перевозок хлеба впервые начал заниматься МСПО, организовавший при Комбинате реконструкции транспорта специальную группу по исследованию транспорта хлеба. Руководители работ по реконструкции хлебного транспорта т. Левин и т. Савелов подняли вопрос о том, что приспособленность автомобиля к различным категориям грузов, т. е. специализация автомобилей, имеет большое влияние не только на повышение провозоспособности (за счет сокращения времени на перегрузочные работы), но и на сохранность грузов.

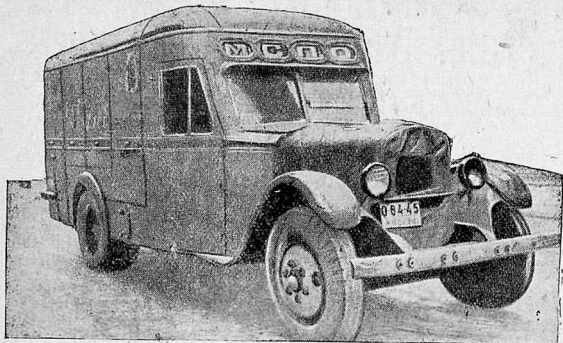
До начала работ по реконструкции хлебного транспорта на хлебозаводах хлеб навалом укладывался в ящики, а затем эти же ящики навалом устанавливались на стандартном грузовике, покрывались брезентом и отправлялись в магазины. Естественно, что такой метод перевозок потребовал своего пересмотра.

Первой работой Комбината реконструкции транспорта было введение контейнерных способов перевозки. Решающим здесь явилось создание стандартных лотков, которые сейчас применяются в Москве на всех видах перевозки хлеба.

Хлеб с сортировочного стола на хлебозаводе укладывается на лотки, взвешивается на автоматических весах и загружается в контейнеры.



Закрытый автомобиль-фургон для перевозки хлеба фирмы Остия (Англия)



Хлебный кузов типа «Люкс»
Комбината реконструкции
транспорта МСПО
Фото АЛЬТЕРМАН

Загруженные контейнеры устанавливаются для охлаждения хлеба, затем подаются на весы для определения веса остывшего хлеба и погружаются механическим способом на автомашину. В магазинах контейнеры снимаются обыкновенным стационарным краном—укосиной и устанавливаются на погрузо-разгрузочную площадку.

С площадки при помощи ручной тележки контейнеры перевозятся в приемочное помещение. В это время в автомашину грузятся порожние контейнеры, которые доставляются обратно на хлебозавод. Процесс разгрузки двух порожних и установки на автомашине двух груженых контейнеров по предварительным расчетным данным Научно-исследовательского сектора Комбината реконструкции транспорта должен занять примерно 10—15 минут.

Другой способ перевозки хлеба—использование специальных полуприцепов с установленными на них кузовами для перевозок лотков с хлебом. Тягач с полуприцепом грузоподъемностью до трех тонн использовался следующим образом: лотки с хлебом загружались на полуприцеп, после чего подходил тягач, сцеплялся с полуприцепом и доставлял полуприцеп в магазин; здесь тягач оставлял полуприцеп для разгрузки, сцеплялся с разгруженным полуприцепом (из числа завезенных сюда раньше), доставлял его на хлебозавод, и брал заранее приготовленный нагруженный прицеп.

Последним достижением в области рационализации и механизации хлебного транспорта явилось применение специальных автокузовов. Технология транспортирования здесь происходит таким образом: с автоматических весов лотки с хлебом загружаются на стальные тележки, которые устанавливаются в холодильники. После выстаивания стальные тележки подаются на весы, а оттуда на погрузочную рампу. На погрузочной рампе лотки с хлебом загружаются в кузова автомашин и доставляются в магазины. В магазинах хлеб выгружается ленточным транспортером, взамен груженых лотков погружаются порожние для доставки обратно на хлебозавод. Длительность полной погрузки и выгрузки кузовов для автомашин ГАЗ-АА составляет 53—60 минут, а для ЗИС-5—70 минут. Центральное бюро стандартизации НАТИ разработало проект стандарта фургона для перевозки хлеба.

Теперь проанализируем каждый из указанных способов транспортирования хлеба.

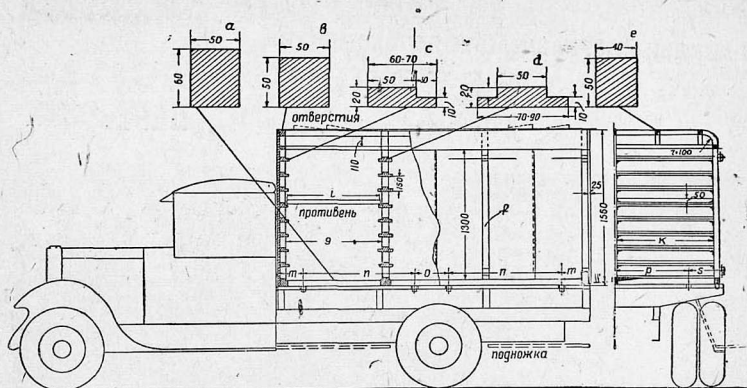
Остановившись подробно на анализе перевозки хлеба навалом мы не будем, так как этот метод ни в коем случае нельзя назвать маломажским культурным. Отметим лишь, что на одну поездку грузовика ГАЗ-АА с хлебом навалом просто колеблется от 85 до 90 минут, а для ЗИС-5—90—120 минут.

Если мы возьмем показатели простоев для ЗИС-5 с контейнером, то мы получим величину простоев на одну поездку—70 минут, а для ГАЗ-АА—58 минут. Процесс разгрузки 2 порожних и установки на автомашинах 2 груженых контейнеров у магазина по данным КРТ (Комбинат реконструкции транспорта) должен занять примерно 10—15 минут. Однако большим неудобством контейнерного способа перевозки надо признать понижение полезной грузоподъемности автомашин за счет мертвого веса тары. То же следует сказать и относительно объема. Мертвый вес контейнера достигает 500 кг при грузоподъемности его 500—700 кг. Использование прицепа не всегда оправдывается, так как наибольший эксплуатационный эффект от прицепов бывает при маятниковой системе поездки.

Наиболее совершенным надо признать перевозку хлеба в кузовах типа «Люкс». Здесь вся нагрузка хлеба передается не на дно кузова, а распределяется на стенки кузова через лотки, лежащие на направляющих.

Те задачи, которые сейчас стоят перед нашими транспортными организациями, занимающимися хлебоперевозками и в первую очередь перед Транспортным объединением МСПО и Союзпромхлебопечением, а именно культурная, быстрая, точная и дешевая перевозка, наилучшим образом смогут быть разрешены именно этим усовершенствованным кузовом.

Комбинат реконструкции транспорта не останавливается на полученных уже результатах в области хлебного автотранспорта. Продолжается работа по проектированию новых видов специализированного транспорта. Сейчас уже запроектированы новые хлебные кузова типа «Люкс» на шасси автомашин ГАЗ-АА, разрабатывается универсальный кузов для шасси легкового автомобиля ГАЗ-А, который может быть комбинирован для перевозки пассажиров, для перевозки штук-



ПРОЕКТ СТАНДАРТА АВТОМОБИЛЬНОГО КУЗОВА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПЕЧЕНОГО ХЛЕБА

Кузов устанавливается на стандартную платформу для съемных кузовов при помощи рамы сечения „а“, составляющей основу каркаса и штифтов, входящих в гнезда платформы. Каркас деревянный, с угольными оковами. Поперечные брусья сечения „с“ и „д“ являются одновременно полозьями для продвижения противней с хлебом. Они могут быть заменены угловым железом 25×25 при наличии такового. Угловые оковы для них в этом случае отпадают.

Задняя и передняя стенки кузова — досчатые. Крыша — на рейках, железная или фанерная (обтянутая дерматином или крашеным брезентом). В крыше прорезаются вентиляционные отверстия общей площадью 0,2 м² с козырьками против дождя и снега и сеткой против грязи и пыли. Козырьки передних отверстий повернуты вперед, задних — назад.

Двери — досчатые или фанерные с шарнирами, укрепленными на стойках „f“. Каждый шарнир (кроме крайних) несет одновременно петли двух створок соседних дверей. Двери — двухстворчатые, расположены с обеих сторон кузова.

Противень представляет собой фанерный или досчатый ящик размеров $i \times k \times 50$ мм.

Число секций для вдвигания противней: 3 — для ГАЗ-АА, ЗИС-5 и А-3 и 4 — для ЗИС-8, ЗИС-12 и Я-5.

Кузов желательнее снабжать откидной подножкой.

Двери имеют задвижки или замки.

МАРКА	g	h	Число стоек	i	k	l	м	п	о	р	с _г
ГАЗ-АА	773	1930	4	770	885	2520	225	890	290	770	195
ЗИС-5 и А-3	983	2150	4	980	995	3150	262,1	1141	353	850	225
ЗИС-8 и 12	877	2150	5	874	995	3760	262,1	1446	353	850	225
Я-5	902	2280	5	899	1060	3860	288	1465	354	890	250

ного хлеба (булки, кондитерские изделия и т.п.) и для перевозки мелких грузов.

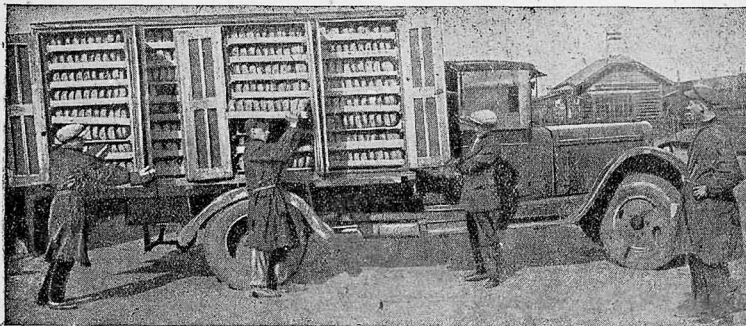
Нужно добиться, чтобы наш автотранспорт как специальный, так и для перевозки хлеба,

использовал опыт реконструкции Москвы и Ленинграда и выполнил задачи, поставленные перед ним ноябрьским пленумом ЦК.

Ишж. С. Д. Неллер

ПРАВИЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОХОЗЯЙСТВА

ОБЕСПЕЧИТ УСПЕХ ХЛЕБНЫХ И ДРУГИХ ПЕРЕВОЗОК



Перевозка печеного хлеба в контейнерах. При прибытии в магазин контейнер с хлебом выгружается, а машина немедленно отправляется в следующий рейс

Рост автомобильной промышленности выдвигает на очередь вопрос о необходимости установления более правильной и более рациональной системы организации управления автохозяйством, куда главным образом поступают автомобили.

Речь идет о крупном автохозяйстве, в котором имеется не менее 100 машин, о хозяйстве, приспособленном для перевозок массовых грузов.

Большинство существующих автохозяйств и по схеме административного управления, и по организации технической эксплуатации совершенно различно. Возьмем для примера два крупнейших автохозяйства: московскую автобазу треста «Хлебопечение» и 4-ю автобазу транспортного управления ЛСПО (Ленинград).

В московской автобазе треста «Хлебопечение» имеется 265 автомашин, из которых 195 ходовых. Все машины разбиты по маркам на колонны. Таким образом московская автобаза «Хлебопечения» имеет у себя две колонны (колонну машин Форд-АА и колонну машин АМО-3) и двух начальников колонн.

Ремонт на базе организован следующим образом. Машина, пришедшая с линии по окончании работы, проходит осмотровые ямы и профилакторий (смазка, смена масла). Если машина нуждается в мелком ремонте, то ее направляют в отдел текущего ремонта. Этот отдел разбит на 5 постов ремонта: 1-й пост—мотор и охлаждение, 2-й пост—сцепление и коробка передач, 3-й пост—передний мост и рулевое управление, 4-й пост—гормоза и задний мост, 5-й пост—электрооборудование и зажигание. Машина, требующая мелкого ремонта, становится на пост по виду ремонта. За работу текущего ремонта отвечает начальник отдела, подчиняющийся технику базе. Для технического наблюдения за работой имеются сменные механики и бригадир.

Ремонты же 1-й плановый, 2-й плановый и 3-й плановый выделены специально и производятся ремонтно-сборочным цехом.

Таким образом московская автобаза треста «Хлебопечение» добилась своевременной постановки планового ремонта, повышения за него ответственности и, главное—строгого разграничения ремонта от эксплуатации.

4-я автобаза ЛСПО (Ленинград) имеет 135 машин. Свою работу она построила иначе. По примеру московской автобазы она имеет только осмотровые ямы. Ремонт же объединен с эксплуатацией. Весь парк разбит на 3 колонны. Каждый начальник колонны имеет в своем распоряжении слесарей, электриков и других ремонтных рабочих, которые производят текущий ремонт, 1-й и 2-й плановые ремонты. Только 3-й плановый ремонт производится объединенно всеми колоннами.

Как мы видим, это две совершенно разные организации автохозяйства.

Первая система, московской автобазы треста «Хлебопечение» более правильная, она имеет ряд преимуществ перед второй. Прежде всего очень важно, что ремонт отделен от эксплуатации и что за ремонт отвечает механик, а за эксплуатацию—начальник колонны. В этом случае не может произойти технической запущенности парка, ибо механик под свою ответственность не выставляет на линию неотреставрированную машину, а начальник колонны, во избежание скопления машин вследствие перепробегов, что может резко ударить на процент выпуска машин на линию, в свою очередь заинтересован, чтобы машина своевременно была поставлена в плановый ремонт.

Неправильность второй системы (автобазы № 4 ЛСПО) заключается в том, что в погоне за количеством выпуска машин на линию на-