

Новаторы

А. ЕЛИН

БЫЛО это в июне. На станции Бескудиново под Москвой на полугорючатый автомобиль ГАЗ-АА с прицепом грузили кирпич. Вокруг топились любители поглазеть. Одни из них молча посмеивались, другие иронически подтрунивали.

— Грузы еще тону, выдержит, если жива останется, — крикнул кто-то.

— Для начала хватит четыре, — спокойно ответил на колючий шофер-коммунист т. Шустов.

— Посмотрим, что покажет опыт. На вторую езду быть может поднимем и пять, — добавил друг Шустова Василий Шпанов, но без волнения берясь за руль.

Когда машина плавно двинулась с места, толпа зааплодировала, но одновременно раздался вопль:

— Все равно не выдержит. Но полугорючатка выдержала, благополучно, без останков прошла 18 км, поставив в столпу 4 т груза.

Спустился полтора часа машина снова подъехала к Бескудиновскому кирпичному заводу. Ее опять окружили, недоверчиво осматривали.

— А вот теперь можно и пять тонн положить, — сказал Шпанов, обращаясь к тем, кто кричал — не выдержит.

В этот день шоферы Шпанов и Шустов перевезли около 35 т кирпича. Смелые новаторы — стахановцы социалистического автотранспорта на деле опровергнули «предельные» нормы грузоподъемности машин.

С тех пор, делая по семь-восемь 20-километровых рейсов на подмосковные песчаные карьеры и кирпичные заводы, неразлучные друзья

Василий Шпанов и Петр Шустов ежедневно подвозили на стройки Москвы по 35—40 т строительных материалов. Им удалось более чем в три раза повысить грузоподъемность автомашин, значительно снизить самостоятельность грузоперевозок. За первые два месяца они сэкономили хозяйству около 30 тысяч рублей.

В чем же секрет их успехов? На одном из собраний т. Шустов верно ответил на этот вопрос. Он сказал:

— Секрета в нашей работе никакого нет. Все дело в том, что мы вложили в свой труд не только любовь к делу, но и творческую мысль.

Будучи участником освободительного похода в Западную Украину и в Западный Белоруссию, я на практике увидел, какое огромное значение во время военных действий имеет автотранспорт. Смелое новаторство, совершенствование техники, неустанное стремление к повышению производительности — прямой долг всех работников автотранспорта. Это будет неопытным вклад в дело обороны нашей любимой родины.

Используя свой десятилетний опыт работы за рулем, тт. Шпанов и Шустов сделали смелую попытку испытать и на деле доказать, что наши советские автомашины намного могут увеличить грузоподъемность.

Для этого они взяли у себя на автобазе «раздетый», без платформы и ряда деталей, двухосный прицеп. Привели его в ходовое состояние. Поехали на парикотопильный завод им. Л. М. Кагановича на консультацию к инженерам-конструкторам. Посоветовались. Главный конст-

руктор завода т. Андреев помог им подобрать для колес автоприцепа шариковые подшипники взамен роликовых. Подшипники были подобраны с таким расчетом, чтобы они могли выдержать нагрузку до 4 т. На втулки каждого колеса было установлено по два подшипника № 311 размером 120×55 мм и № 36045 размером 85×45 мм.

Выделенная для них машина была тщательно приведена в порядок. Усовершенствована автомобиль и прицепы, умело используя автотехнику, стахановцы добились прекрасных успехов.

Но на достигнутом новаторы не успокоились. Увеличение грузоподъемности полугорючатки до 5 т было для них лишь началом. Их цель — водить тяжеловесные поезда. Для этого они взяли автомобиль ЗИС-5. На его шасси поставили мотор ЗИС-16, а задний мост переставили с ЗИС-21. Оборудовали два двухосных автоприцепа, заменив роликовые подшипники шариковыми, изменив конструкцию рессор и т. д. Большую помощь в этом деле оказали им начальники Глававтоприцепа т. Мозгалов и инженер транспортной контролы т. Михеев.

И вот в осенний, пасмурный день из ворот 3-й автобазы Московского треста хлебоочистки выехал необычный автопоезд — трехтонный грузовой ЗИС-5 с двумя красными прицепами.

Вскоре с Хорошевского карьера в Москву автопоезд под водительством Шпанова и Шустова вез 15 т пшена. Стахановцы умело вели автопоезд. Расстояние в 15 км было пройдено за 30 минут. За вторую езду привезли уже 18 т груза.

Вот данные работы автопоезда по сравнению с обычным ЗИС-5. За 4—5 ездки в день машина перевозит 13—15 т. Пробег 100—110 км. Стоимость перевезенной тонны груза около 9 руб. Автопоезд за это время делает 3—4 ездки, перевозит 45—60 т. Пробег 100—110 км. Стоимость перевезенной тонны груза около 3 руб. Расход горючего на единицу грузоподъемности в два раза меньше.

— Но эти возможности увеличения грузоподъемности автопоездов не предельны, — заявил тт. Шпанов и Шустов. — Можно добиться более высокой производительности машины, если лучше организовать погрузку и разгрузку и ликвидировать холостые пробеги. При этом условия можно за день увеличить перевозки до 90—100 т груза, делая пробег 1200—1500 тоно-километров. За это мы сейчас и боремся.



Водители тяжеловесного автопоезда П. Шустов (вверху) и В. Шпанов

Фото В. Довгалло