

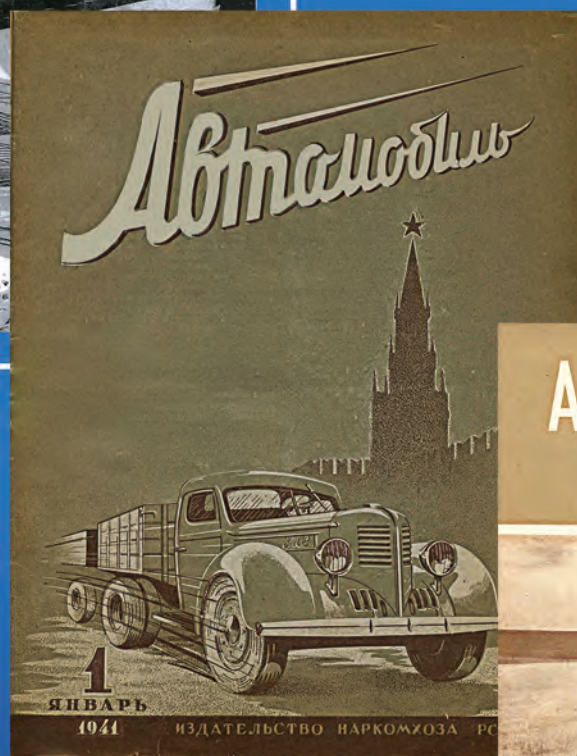
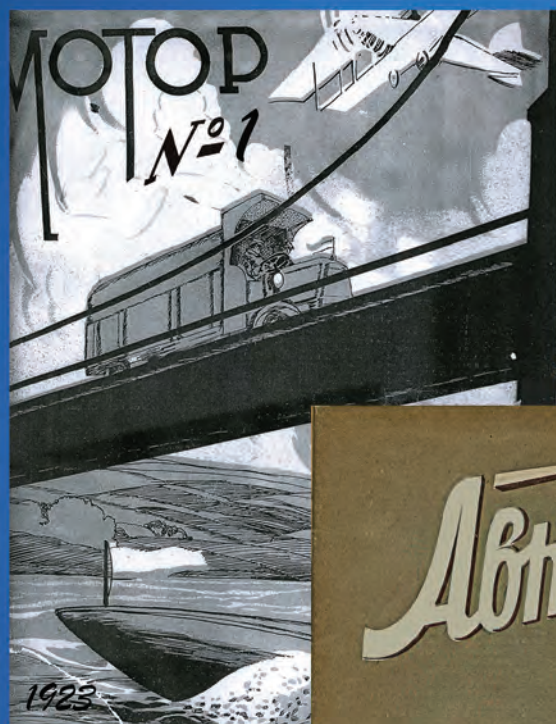


АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

№ 1 2023

100 лет

в центре
событий
транспортной
отрасли



1923
2023

ежемесячный иллюстрированный научно-технический
журнал издается с 1923 года

СОДЕРЖАНИЕ: № 1 2023



ПО КОЛЕЕ БЫЛЫХ ВРЕМЕН

Историю свою надо знать	2
Как это было	41

АКТУАЛЬНО

Основные задачи автотранспортников	4
------------------------------------	---

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Международные автомобильные перевозки грузов	8
--	---

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Организация контейнерных перевозок в транспортном узле	12
Автотранспорт на уборке овощей	14
Перевозка металлических опор	16

ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Вклад автотранспортников в освоение Самотлора	18
---	----

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Автобусный транспорт Ленинграда	21
Перевозки пассажиров в сельской местности	24
Вахтовые перевозки нефтяников	27
На олимпийской вахте	30
Московскому такси – 50 лет	34

ЭКОНОМИКА

Экономический эксперимент в действии	38
--------------------------------------	----

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Своевременно подготовиться к приему в эксплуатацию автопоездов КамАЗ	44
Опыт эксплуатации газобаллонных автомобилей	48

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Автоматизация вождения и активная безопасность	50
Качество работы, эффективность и контроль на автомобильном транспорте	54

ТО И РЕМОНТ

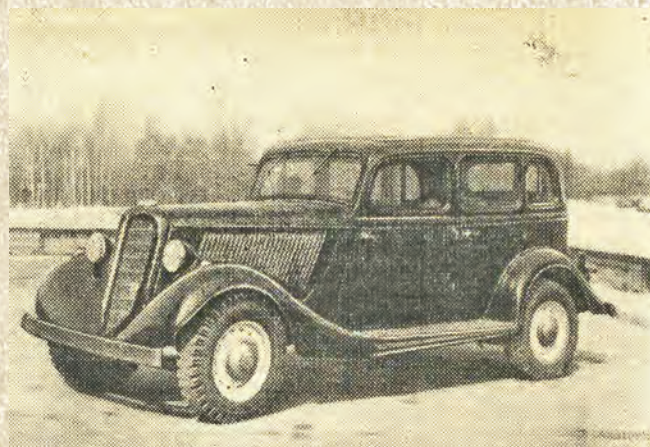
Технический прогресс в ремонтном производстве	57
---	----

ЗА РУБЕЖОМ

Автобус – по телефону	60
Применение гибких контейнеров на автомобильном транспорте	62

АВТОСПОРТ

Победа советских команд в европейском ралли	64
---	----



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2023 ГОДА!

Подпишитесь на журнал «Автомобильный транспорт», и Вы будете в курсе всех событий на автотранспорте в нашей стране и за рубежом

Подписку можно оформить по каталогу

Почта России (индекс П7863)

в Интернете на сайтах:

Почты России: www.pochta.ru по индексу издания – П7863

Редакции журнала «Автомобильный транспорт»: www.transport-at.ru



Журналу «Автомобильный транспорт» – 100 лет!

Журнал «Автомобильный транспорт» является единственным периодическим изданием по автотранспортной тематике, пережившим в январе 2023 года вековой рубеж.

Первоначально журнал для профессионалов автомобильного транспорта назывался «Мотор», первый номер которого вышел в январе 1923 года. В 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал носить свое нынешнее название – «Автомобильный транспорт».

К 100-летию юбилею подготовлено уникальное издание, где размещены материалы, опубликованные в журнале «Автомобильный транспорт» несколько десятков лет назад. Поскольку история нашей страны неразрывно связана с развитием транспортной сферы, то, ознакомившись со статьями в юбилейном номере, читатели смогут окунуться в атмосферу прошлых лет, узнать о важных отраслевых событиях, нашедших свое отражение на страницах журнала «Автомобильный транспорт».

Несмотря на прошедшие десятилетия, многие публикации актуальны и сегодня. Это касается ранее используемых технологий при перевозках грузов, включая использование контейнеров, перевозки между терминалами, комплексное обслуживание транспортных узлов. Вызывает интерес развитие пассажирских перевозок автобусами, включая обслуживание населения в сельских районах. Не осталась без внимания и таксомоторная деятельность. Размещена информация об истории становления международных перевозок грузов и пассажиров.

Определенное место в юбилейном выпуске нашли публикации об особенностях новинок автотранспортной техники XX века. Специалисты того времени делятся своими пожеланиями в отношении будущего автомобильной промышленности, предлагая свои решения, связанные в том числе с автоматическим вождением автотранспортных средств, использованием газобаллонных автомобилей.

Кроме того, на страницах журнала можно узнать, как обеспечивалось в нашей стране транспортное обслуживание XXII Летних Олимпийских игр 1980 года, как удавалось советским экипажам побеждать на европейских автомобильных ралли.

Об этом и многом другом рассказывается в юбилейном издании, которое посвящается всем автотранспортникам, внесшим своим повседневным трудом неоценимый вклад в становление и развитие транспортной сферы, всем поколениям работников журнала, которые на его страницах отразили вековую историю нашей страны сквозь призму важнейших событий транспортной отрасли.

Редакция журнала «Автомобильный транспорт»

МОТОР

Автомобиль

АВТОМОБИЛЬНЫЙ
транспорт

Одной из постоянных рубрик журнала «Автомобильный транспорт» на современном этапе развития транспортной отрасли является рубрика «По колее былых времен». Несмотря на то, что в этом юбилейном издании все опубликованные материалы можно смело отнести к данному разделу, было принято решение напечатать статьи прошлых лет под тематическими рубриками, ставшими уже привычными для нынешнего поколения читателей журнала «Автомобильный транспорт».

С полным правом к рубрике «По колее былых времен» относится статья под названием «Историю свою надо знать», напечатанная в журнале «Автомобильный транспорт» № 10, 1976 г.

Историю свою надо знать

О. Смирнов

Впервые 31 октября 1976 г. в нашей стране отмечается День работников автомобильного транспорта. Это все-народное признание значения и успехов выполняемой автотранспортниками работы.

И в этот радостный для нас праздничный день особенно уместно вспомнить, что эти успехи пришли к нам не сразу, а в процессе многолетней истории развития автомобильного транспорта, которую нам следует знать и помнить.

Нас радуют исторические музеи и выставки других видов транспорта и отдельных отраслей техники и, вероятно, еще не поздно попытаться собрать и сохранить все, что нужно для изучения и показа истории развития автомобильного транспорта в нашей стране. О том, насколько любопытна, интересна, значительна и полезна эта работа, мы можем получить некоторое представление, если попробуем мысленно как бы перелистать отдельные пожелтевшие от времени страницы несистематизированной еще летописи развития автомобильного транспорта.

На самом деле знаем ли мы, что первые упоминания о выполнении в России транспортно-экспедиционных операций и перевозок грузов транспортом общего пользования имеют уже давность в 120 лет, что еще в 1855–1860 гг. в Москве Иван Диппер занимался «...отправлением разного рода кладей, вещей, экипажей во все города Российской империи и за границу, с укладкой и упаковкой в ящики и тюки...» Естественно, что тогда эти перевозки выполнялись не автомобильным транспортом, но вспомнить о них и о «сервисе» того времени полезно.

Также не следует забывать, что почти сразу же за постройкой железной дороги до Нижнего Новгорода стали осуществляться перевозки грузов в смешанном сообщении: из Москвы до Нижнего по железной дороге, а далее в Казань на почтовых лошадях с установлением цены за перевозку в зависимости от срока доставки до Казани: подороже за 3 и подешевле за 4 дня.

Как известно, начало XX в. знаменуется развитием автомобильного транспорта и за границей охотно поддерживалась мысль, что Россия в этом отношении была исключением. Однако это положение правильно только частично.

Так, уже в 1905 г. утвержден устав «Товарищества автомобильного передвижения... для перевозки пассажиров и грузов между городами Старокопеевским, Проскуровым и Каменец-Подольским и местечком Жванцем на механических экипажах (автомобилях)...», а в 1907 г. Министерство путей сообщения объявляет конкурс на организацию регулярного сообщения по шоссе между гг. Новороссийском и Сухуми с установлением предельного тарифа в 4 коп. с версты для пассажира, а при грузовых перевозках ½ коп. с версты и пуда груза. В том же году в Петербурге и Харькове утверждены первые обязательные автомобильные «Правила езды», разработанные Министерством путей сообщения.

Об интересе, проявлявшемся к автомобильному транспорту, можно судить по четырем Всемирным выставкам, организованным Российским автомобильным обществом.

На первой выставке (Петербург, 1907 г.) были представлены первые автомобили отечественного производства и двигатель внутреннего сгорания, изготовленные на механическом заводе Акционерного общества Лесснер, прекратившим, правда, на будущий год их производство, и еще два двигателя, изготовленные на Сестрорецком оружейном заводе.

Вторая международная выставка (Москва, 1908 г.) привлекла уже 30 тыс. посетителей, купивших входные билеты. Во время этой, как и первой выставки, состоялись международные автомобильные гонки по маршруту Петербург – Москва.

На третьей выставке (Петербург, 1910 г.) всеобщее внимание привлекли первые автомобили производства

Русско-Балтийского завода. На одном из этих автомобилей известный русский автомобилист А. Нагель выступил в новогоднем (1912 г.) автопробеге по маршруту Петербург – Монако и одержал победу.

На четвертой выставке (Петербург, 1913 г.) участвовали около 160 фирм и в том числе 31 русская фирма (автомобилестроительные Русско-Балтийский завод и завод И. Пузырева в Петербурге, русские фирмы, выпускавшие шины – «Проводник» и «Треугольник» и еще 27 меньших фирм, изготовлявших и торгующих автомобильными принадлежностями). Особенно важен послереволюционный период развития автомобильного транспорта. Первый декрет, предусматривающий сосредоточение руководства работой автотранспорта (тогда он назывался местным транспортом) в Центральном управлении местного транспорта (ЦУМТ) при народном комиссариате путей сообщения, подписали 7 июля 1921 г. Председатель ВЦИК М.И. Калинин и Председатель Совнаркома В.И. Ленин.

К периоду 1921–1922 гг. относится организация первых массовых перевозок хлеба отдельными автоколоннами, а также активное участие местного транспорта в вывозке грузов с «забывших» железнодорожных узлов и портов, для чего в Москве создается Единый разгрузочный орган (ЕРО), а для Баку, Тбилиси, Батуми – Чрезвычайная Комиссия Реввоенсовета и Высшего Совета по перевозкам при Совете труда и обороны. В Тбилиси за работой этой комиссии наблюдал лично С. Орджоникидзе.

В 1923–1924 гг. организуются регулярные автомобильные перевозки пассажиров и грузов в городах и в международном сообщении, для чего создаются первые советские торговопромышленные автомобильные акционерные общества: «Транспорт», «Крымкурсо», «Автотропторг» и др.

Большое значение для развития у нас автомобильного транспорта имел и организованный в июле 1925 г. Всесоюзный испытательный автомобильный пробег с участием как лучших советских, так и иностранных гонщиков, шедших на автомобилях по маршруту Ленинград – Тбилиси и на мотоциклах – Москва – Харьков.

Несомненно, что этот пробег послужил одним из стимулов к организации в 1927 г. общества «Автодор», пользовавшегося самой широкой популярностью.

В дополнение к журналу «Мотор», организованному в 1923 г., начиная с 1928 г. выходит в свет журнал «За рулем».

В ноябре 1928 г. впервые объединяется руководство развитием автомобильного транспорта и дорожного строительства: ЦУМТ, согласно постановлению ЦИК и СНК СССР, реорганизуется в Центральное управление шоссейных дорог и автомобильного транспорта (ЦУДОР-ТРАНС), которое хотя и сохраняется в системе Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), но приобретает в некоторых вопросах права самостоятельного наркомата.

Вспоминая последующие годы, нельзя не отметить присоединение в 1930 г. Советского Союза к разработанной в рамках Лиги Наций международной Конвенции 1926 г. об автомобильном движении.

В феврале того же года в нашей стране, согласно решению Совнаркома СССР, организовано Всесоюзное объединение складского и транспортно-экспедиционного дела «Союзтранс», в состав которого были переданы склады общего пользования, транспортно-экспедиционные предприятия, а также автомобильные и гужевые хозяйства НКПС, железных дорог, морских портов и речных пристаней.

В 1930 г. организован Московский автомобильно-дорожный институт. Кроме МАДИ, создаются еще автомобильно-дорожные институты в Ленинграде, Харькове, Ростове-на-Дону, Новосибирске, Свердловске, Саратове, Омске и Ташкенте, а также 89 автомобильно-дорожных техникумов, расположенных в РСФСР, Украине, Белоруссии, Грузии, Азербайджане, Армении, Узбекистане и Туркменистане. Ведущим научно-исследовательским институтом того времени был ЦИАТ, реорганизованный впоследствии в ЦДОРНИИ, ЦДОРМАШНИИ, ЦАНИИ, затем ЦНИИАТ, а еще позже и до наших дней НИИАТ.

Большое значение для совершенствования системы эксплуатации автомобильного парка имели созданные в 1932 и 1934 гг. Всесоюзные конференции по вопросам диспетчеризации на автомобильном транспорте. Для борьбы с аварийностью в 1935 г. организована при «Цудортрансе» Государственная автомобильная инспекция, которая в 1936 г., в связи с реорганизацией «Цудортранса», передана в ведение Народного комиссариата внутренних дел СССР.

Наиболее полная организационная структура управления автомобильным транспортом общего пользования определяется принятым 29 мая 1939 г. III сессией Верховного Совета СССР законом «Об образовании в союзных республиках народных комиссариатов автомобильного транспорта». Именно на долю этих народных комиссариатов легла вся тяжесть руководства работой автомобильного транспорта общего пользования в годы Великой Отечественной войны.

Рамки журнальной статьи не позволяют сколько-нибудь подробно останавливаться на отдельных этапах истории развития автомобильного транспорта за послевоенный период. Здесь много сохранила еще память современников и целы, вероятно, архивы наших министерств и ведомств.

Конечно, история автомобильного транспорта должна включать не только развитие самих перевозок пассажиров и грузов, но также неразрывно связанные с ними вопросы организации технического содержания и ремонта подвижного состава, проектирования и строительства автотранспортных предприятий, транспортно-экспедиционного обслуживания, подготовки кадров и, безусловно, научно-исследовательской работы.

С самого начала выпуска издания, предназначенного для профессионалов транспортной отрасли, были определены основные задачи и цели, поставленные его редакционным коллективом. Вот что было напечатано в заглавной статье журнала «Мотор» № 1, 1923 г.:

«Открывая страницы журнала «Мотор», редакция считает своей обязанностью познакомить читателей с теми задачами и целями, которые ею поставлены в разрешении проблемы механического транспорта в России.

Механический транспорт, несмотря на свое давнее появление, приобрел в целом ряде государств широкое народно-хозяйственное значение только за последние годы, когда он сумел проникнуть в толщу народного хозяйства и связаться с широкими кругами населения».

Далее в обращении к читателям отмечается, что для разрешения стоящих перед механизацией транспорта России проблем «необходимо связать механический транспорт с самыми насущными и жизненными потребностями страны и населения, дав в руки последнего столь могучее и столь выгодное средство транспорта.

И если до сего времени эту задачу, несмотря на всю ее важность и жизненную необходимость не удалось не только не разрешить, но даже и поставить, то это объясняется исключительно тем, что у нас проблема механического транспорта не была в достаточной мере выявлена и проанализирована.

Эту задачу постановки проблемы механического транспорта и взял на себя журнал».

Исходя из первоначально поставленных задач, в отраслевом издании постоянно размещаются материалы, в которых говорится о состоянии и развитии транспортной сферы за определенный период времени.

Один из таких материалов посвящен основным задачам автотранспортников, поставленных перед ними пятьдесят лет назад. Об этом рассказал Министр автомобильного транспорта РСФСР Евгений Георгиевич Трубицын, руководивший ведомством с 1967 по 1983 гг., в журнале «Автомобильный транспорт» № 1, 1971 г.

Основные задачи автотранспортников¹

Министр автомобильного транспорта РСФСР Е. Трубицын

Автотранспортники Российской Федерации вместе со всем советским народом намеченные объемные и финансовые показатели пятилетнего плана 1966–1970 гг. выполнили досрочно.

За истекший период производительность труда повысилась на 32,7% при одновременном росте средней заработной платы на 28,8%.

План развития автомобильного транспорта на 1971 г. предусматривает значительный рост объемов перевозок грузов в тоннах на 4,4% и в тонно-километрах – на 4,4%. Пассажиров будет перевезено больше на 7,4%. Пассажирооборот возрастет на 11,3%, а платный пробег легковых таксомоторов – на 25,1%. Этот рост будет достигнут за счет более интенсивного использования подвижного состава. Выработка грузовых автомобилей в тонно-кило-

метрах увеличится на 3,1%, а платный пробег легковых таксомоторов – на 4,1%. Выполнение этих заданий требует от автотранспортников напряжения и высокого качества работы с первых дней нового года.

Какие же основные задачи стоят перед автотранспортниками Российской Федерации в текущем году?

Увеличение объемов перевозок грузов в прошедшем пятилетии достигнуто в основном за счет улучшения показателей использования подвижного состава, в то время как парк грузовых автомобилей, работающих по тарифу, сократился.

При сложившемся положении с пополнением автомобильного парка одним из главных источников повышения производительности труда на автомобильном транспорте станет совершенствование организации пе-

¹ Материал публикуется в сокращенном виде. Фото из архива журнала «Автомобильный транспорт»

ревозок грузов, которое должно в свою очередь привести к улучшению основных технико-экономических показателей использования подвижного состава.

Совершенствование организации перевозок грузов в первом году пятилетки пойдет по пути увеличения:

выпуска автомобилей на линию в рабочие дни до 80% за счет улучшения технического обслуживания и ремонта подвижного состава;

количества работающих прицепов до 80%, что должно в целом повысить коэффициент использования грузоподъемности до 1,6;

режима работы автомобилей в две и три смены, а также в выходные дни.

Одновременно будут продолжены работы по сокращению порожних пробегов автомобилей, развитию на магистральных и других дорогах большой сети контрольно-диспетчерских пунктов, что позволит повысить коэффициент использования пробега в целом по министерству до 0,62. Намечено загрузить попутными грузами не менее 2,5 млн автомобилей и перевезти на них 11 млн т грузов.

Современный транспортный процесс немыслим без применения математических методов при оперативном планировании и маршрутизации перевозок с применением для этой цели ЭВМ и быстродействующей диспетчерской связи.

Имеется немало других резервов, которые пока трудно поддаются реализации, среди них сокращение простоев автомобилей под погрузочно-разгрузочными операциями. Для решения этой проблемы необходимо развивать контейнерные перевозки, а также перевозки грузов на поддонах, расширять сеть баз механизации, имея в виду создать хозрасчетные базы механизации во всех транспортных управлениях.

Большая работа намечается по централизации перевозок грузов с железнодорожных станций, имеющих объем переработки не менее 10 вагонов в сутки.

Удовлетворение нужд народного хозяйства в перевозках автотранспортом грузов – основная задача автотранспортников. Выполнение конкретных мероприятий будет являться залогом успешного осуществления намеченных задач.

За последние годы в Российской Федерации получили развитие все виды городского пассажирского транспорта, в том числе особенно высокими темпами росли перевозки автобусами и таксомоторами.

Автобусы обслуживают население более чем в 1100 городах и рабочих поселках республики, причем в 1000



Удовлетворение нужд народного хозяйства в перевозках автотранспортом грузов – основная задача автотранспортников. На трассе Невер – Алдан – Якутск

городах автобусы являются единственным средством сообщения. Ежедневно автобусами перевозятся 35 млн пассажиров. Удельный же вес пассажиров, перевозимых автобусами, составляет 55%. Только за последние два года перевозки пассажиров автобусами возросли более чем на 1 млрд человек.

Однако потребность в перевозках пассажиров в городах и рабочих поселках, несмотря на высокие темпы роста, полностью не удовлетворяется. В ряде городов более 30% трудящихся затрачивают на поездку к месту работы более 1 ч. Поэтому улучшение обслуживания населения городским пассажирским транспортом должно рассматриваться как большая народнохозяйственная проблема.

Работники пассажирского транспорта должны сосредоточить свое внимание на совершенствовании маршрутной сети, повышении скорости движения, чтобы сэкономить время пассажиров, не допускать возникновения пиковых нагрузок за счет улучшения регулярности движения. Эти вопросы необходимо решать на научной основе. Без этого невозможно правильно организовать маршрутную сеть, составить расписание движения, определить потребности в подвижном составе. Постоянно изучать пассажирские потоки, улавливать характер их изменения – вот требования, которые должны стать законом для коллективов каждого пассажирского предприятия.

Большую работу необходимо провести по укреплению дисциплины труда на пассажирском транспорте. Совершенно нетерпимо явление, когда большое коли-

чество автобусов несвоевременно выходит на линию и преждевременно возвращается в парк из-за технических неисправностей.

Между тем в увеличении выпуска автобусов и легковых такси на линию заложены большие резервы. Осуществление мероприятий по увеличению коэффициента выпуска автобусов до 0,80 и легковых такси до 0,82 даст возможность, даже при сохранении имеющегося парка, дополнительно перевезти свыше 1 млрд пассажиров, выполнить 12,8 млрд пасс-км, 32,4 млн платных км, увеличить более чем на 17 млн руб. прибыль по автобусам и на 7 млн руб. по таксомоторным перевозкам. Если учесть, что работники Главленавтотранса в течение многих лет устойчиво поддерживают выпуск автобусов на уровне 87%, Московского управления пассажирского транспорта – 85,2, Средне-Волжского – 85,8%, Новгородского – 82%, Камчатского – 83,2%, то становится очевидным, что осуществление этих задач возможно и в целом по министерству.



**Автобусы обслуживают население более чем в 1100 городах и рабочих поселках РСФСР.
Ленинград, Невский проспект**

Особое место среди других услуг, оказываемых населению, занимает автосервис – специальная отрасль, связанная с техническим обслуживанием, ремонтом и хранением транспортных средств индивидуальных владельцев.

Несмотря на то, что насыщенность РСФСР легковым автомобильным транспортом еще незначительна, производственная база станций технического обслуживания не в полной мере удовлетворяет нужды владельцев транспортных средств в различных видах обслуживания, ремонта и хранения.

В то же время производственные мощности автозаводов страны, как известно, в ближайшие годы значитель-

но увеличатся и резко возрастет продажа населению легковых автомобилей.

В этих условиях перед министерством поставлена задача создания на территории РСФСР широкой сети станций технического обслуживания, мотелей, кемпингов, гаражей-стоянок и других объектов, призванных оказывать необходимые услуги по техническому обслуживанию, ремонту и хранению транспортных средств населения.

Важное значение приобретает вопрос ускоренного строительства станций технического обслуживания в связи с началом серийного производства новых автомобилей ВА3-2101 «Жигули» на Волжском автозаводе в г. Тольятти.

Для улучшения обслуживания городского и сельского населения Российской Федерации транспортно-экспедиционными услугами министерство наметило дальнейшее развитие сети транспортно-экспедиционных предприятий с тем, чтобы довести ее к началу 1972 г. до 550

агентств и 3500 приемных пунктов, в том числе 650 в сельской местности.

Повышение технического состояния подвижного состава автотранспорта является одной из основных задач. Главное, что сейчас необходимо: это строго соблюдать периодичность и объемы всех видов технического обслуживания при высоком качестве исполнения работ. А для этого необходимо повысить ответственность всех работников технической службы.

В системе министерства действует агрегатно-участковая форма организации обслуживания автомобилей, бригадно-узловая, а также другие сложившиеся системы. Министерство поставило задачу проанализировать результаты работ по этим формам организации технического обслуживания и рекомендовать наиболее оптимальные.

Уровень оснащенности автотранспортных предприятий производственно-технической базой (стоимость производственно-технической базы, приходящаяся на один автомобиль, в % к норме) в 1970 г. составляет к нормативным величинам 60%. В 1971 г. намечено довести этот уровень до 62,8%.

За последние годы произошло количественное и качественное изменение в развитии автомобильного транспорта министерства. В частности, укреплен производственно-техническая база, созданы условия для лучшего обслуживания населения.

Однако темпы роста производительности труда на автомобильном транспорте отстают от темпов роста в других отраслях народного хозяйства.

В связи с этим при разработке основных направлений особое внимание должно быть уделено всестороннему использованию имеющихся резервов для повышения производительности труда, которые не лежат на поверхности, а требуют большой организаторской работы по совершенствованию транспортного процесса на основе научной организации труда.

Внедрение в практику работы автотранспортных предприятий математических методов и ЭВМ дает значительный экономический эффект, повышает производительность труда шоферов, снижает транспортные издержки в народном хозяйстве.

На автомобильном транспорте используется большое количество информации, причем объем этой информации быстро растет.



В системе министерства действует агрегатно-участковая форма организации обслуживания автомобилей, бригадно-узловая, а также другие сложившиеся системы. В шиномонтажном цехе 1-го автокомбината Главмосавтотранса



Особое место среди других услуг, оказываемых населению, занимает автосервис – специальная отрасль, связанная с техническим обслуживанием, ремонтом и хранением транспортных средств индивидуальных владельцев. Техническое обслуживание автомобилей «Москвич-402Т»

На автотранспортных предприятиях министерства учетом работы автомобилей и расчетами с клиентурой занято в настоящее время около 15 тыс. человек, которые обрабатывают 91 млн путевых листов. Расходы же на обработку путевых документов составляют 14 млн руб. в год.

Комплексная механизация учетно-плановых работ позволит повысить производительность труда в 2–2,3 раза

по сравнению с ручным методом и тем самым сэкономить 6–8 млн руб.

Широкое применение научно обоснованных методов планирования и управления работой автотранспортных предприятий, наиболее полное удовлетворение народного хозяйства в перевозках грузов с минимальными транспортными издержками призвана обеспечить автоматизированная система управления (АСУ–автотранспорт).

В 1971 г. министерством будут продолжены работы по формированию технической базы отраслевой автоматизированной системы управления.

Особое внимание должно быть уделено работе с кадрами.

В целях дальнейшего развития подготовки и повышения квалификации водителей автомобилей, авторемонтных рабочих и других кадров массовых профессий для автотранспортных предприятий министерства предусматривается в 1971 г. проведение целого комплекса мероприятий. Прежде всего необходимо

обеспечить выполнение установленного плана подготовки и повышения квалификации кадров массовых профессий в учебных комбинатах, автошколах и на курсах при автотранспортных предприятиях.

Успешная работа всех автотранспортников в 1970 г. создает уверенность в значительном улучшении работы автомобильного транспорта общего пользования в 1971 г.

Международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров – это та сфера транспортной отрасли, где перевозчикам нужно приобретать высокоэкологичный подвижной состав, тщательно следить за его техническим состоянием, допускать до перевозочного процесса сотрудников и водителей, безупречно владеющих правовыми знаниями, обязательными для успешного выполнения международных рейсов.

Необходимую помощь в этом им оказывает АСМАП, образованная 18 января 1974 г. на основании Постановления Совета Министров СССР № 43-21 о присоединении СССР к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП и создании Ассоциации советских международных автомобильных перевозчиков.

29 мая 1974 г. Президент АСМАП Сухин Юрий Сергеевич официально проинформировал Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) об образовании Ассоциации советских международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). На очередной осенней сессии МСАТ в Варшаве 17 октября 1974 г.

Ассоциация была принята в члены МСАТ.

В 2005 году за долгую и плодотворную работу в автотранспортной отрасли и выдающиеся заслуги по защите интересов международного автомобильного транспорта, а также большой вклад в деятельность МСАТ Юрию Сергеевичу Сухину присвоено звание «Почетный член МСАТ».

Безукоризненным фактом признания заслуг Ассоциации на международном уровне является избрание в 2015 году и по настоящее время генерального директора АСМАП Курушина Андрея Николаевича членом президиума Международного союза автомобильного транспорта.

Сегодня отрасль международных перевозок, в условиях внешних санкций, переживает нелегкие времена. Как отметил в 2022 году на Общем собрании членов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (ее нынешнее название) президент АСМАП Москвичев Евгений Сергеевич, из-за сокращения торговли и перевозок со странами ЕС наметилась устойчивая тенденция переориентации грузопотоков с европейского на другие направления – турецкое, иранское, китайское.

А вообще первый международный рейс был совершен в 1963 году по маршруту Ленинград – София. Его выполнила группа ленинградских водителей в составе П. Приходько, А. Кубышкина, И. Клименко и Н. Иванова на автомобилях ЗИЛ-164А с полуприцепами-фургонами. На них перевезли книги в Болгарию, а обратно доставили швейно-трикотажные изделия. Сей факт зафиксирован в журнале «Автомобильный транспорт» № 5, 1963 г.

С полным правом к первопроходцам в сфере международных перевозок относятся автотранспортные предприятия «Совавто-Москва» и «Совавто-Ленинград». О том, как все начиналось, в журнале «Автомобильный транспорт» № 12, 1973 г. рассказывают представители этих компаний В. Золин, а также А. Шкуренок и К. Карпова.

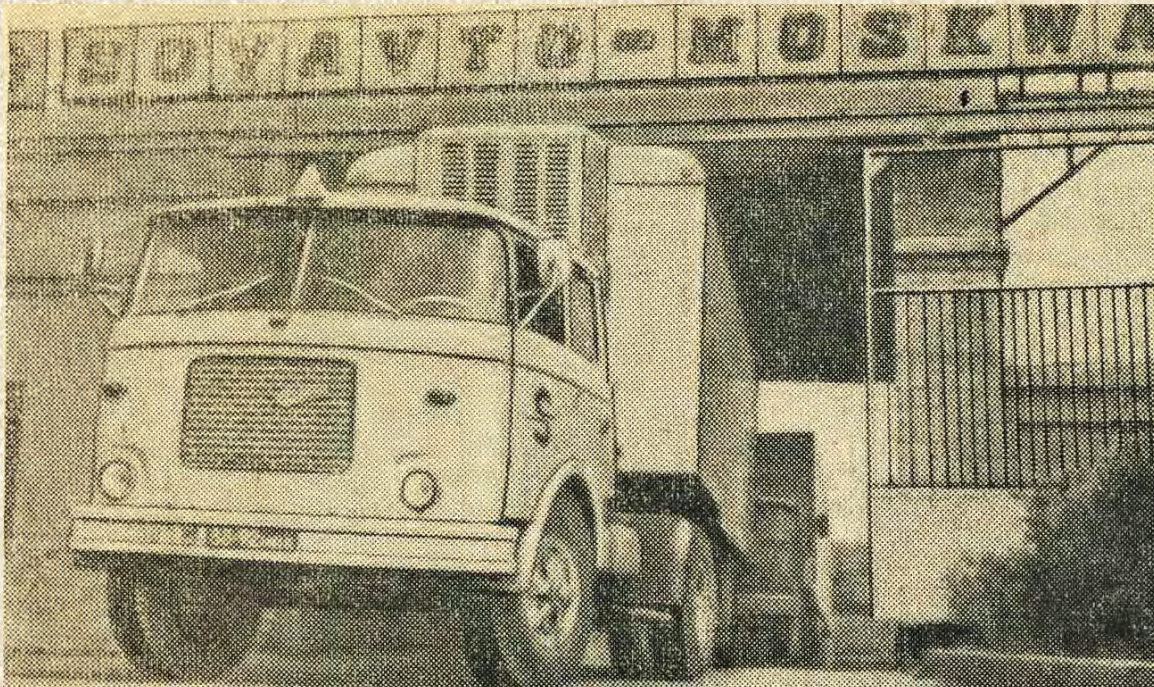
Перевозки многотоннажных контейнеров
в международном смешанном сообщении



Международные автомобильные перевозки грузов

Автотранспортное предприятие «Совавто-Москва»

В. Золин



Начало международного маршрута по дорогам зарубежных стран

С ростом объема внешней торговли и расширения между странами экономических связей усиливается сотрудничество всех видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного. За последние годы наблюдается интенсивное развитие международных автомобильных сообщений.

Это объясняется, в первую очередь, тем, что автомобильный транспорт имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта. Автомобильные перевозки сокращают перевалки грузов, позволяют доставить груз к месту назначения, т.е. со склада отправителя непосредственно на склад, в магазин получателя груза.

До 1967 г. перевозки грузов в международном сообщении осуществля-

лись автохозяйством как экспериментальные, а начиная с 1967 г. этот вид перевозок стал основным в деятельности предприятия. Осуществление экспериментальных перевозок внешнеторговых грузов, целенаправленная работа коллектива предприятия по увеличению объемов перевозок грузов в международном сообщении показали их высокую экономическую эффективность.

В 1968 г. был введен в эксплуатацию производственный корпус, административно-бытовой комплекс, произведена реконструкция цехов. Автомобильный парк автопредприятия пополнился новыми автомобилями – тягачами МАЗ-504 и Шкода-706.

Наряду с созданием производственно-технической базы в авто-

предприятии осуществлялась подготовка водителей, инженерно-технических работников и служащих для работы на перевозках грузов в международном сообщении.

По мере увеличения объемов перевозок грузов в международном сообщении появилась необходимость совершенствовать формы и организацию работы подвижного состава, были организованы регулярные грузовые маршруты.

Крупных успехов коллектив автопредприятия достиг в третьем, решающем году девятой пятилетки. По итогам работы в I, II и III кварталах 1973 г. коллективу присвоено первое место и переходящее Красное знамя Главного управления международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» и ЦК профсоюза, второе место – в Ре-



Выполнение международных перевозок в смешанном сообщении

спубликанском социалистическом соревновании среди автотранспортных предприятий Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

С ростом объема международных перевозок возникла необходимость организации диспетчерского и технического контроля за работой подвижного состава на линии. Для этих целей в гг. Бресте, Чопе, Леушене, Джульфе были организованы диспетчерско-технические пункты. На диспетчерско-технические пункты возложены обязанности по контролю за движением автопоездов в

международном сообщении, организации приема, хранения и выдачи оборотных полуприцепов, организации технического обслуживания подвижного состава, а также обеспечению отдыха водителей.

Для создания резерва водителей при автопредприятии в 1971 г. действуют специальные курсы подготовки водителей из числа вновь принятых и работающих на предприятии. 280-часовая программа подготовки с отрывом от производства предусматривает изучение таможенных и пограничных правил, иностранного

языка, правил дорожного движения, технического обслуживания и ремонта дизельных автомобилей, особенностей их эксплуатации, действующих международных конвенций по условиям перевозок грузов, труда и отдыха водителей. По окончании курсов слушатели сдают экзамены и им выдается свидетельство установленного образца. За время работы курсов подготовлено более 150 водителей для выполнения международных перевозок грузов.

Автопредприятие осуществляет перевозки грузов в страны – члены СЭВ Всесоюзного объединения «Международная книга», а также выставочных экспонатов, реквизитов театров и музыкальных ансамблей. В капиталистические страны Европы автопредприятие начало выполнение транзитных перевозок контейнеров в смешанном железнодорожно-автомобильно-морском сообщении. При этом сроки доставки контейнеров в ФРГ, Францию, Швейцарию, Бельгию и другие страны из Японии транзитом по территории Советского Союза в смешанном сообщении сокращаются на 20–25 суток против перевозки их морским путем в порты Западной Европы.

Увеличение объема контейнерных перевозок свидетельствует о большой заинтересованности владельцев грузов в Японии и в странах Западной Европы в работе регулярной грузовой линии Япония – Западная Европа – Япония. Эта заинтересованность обуславливается значительным сокращением сроков доставки контейнеров, что, безусловно, экономически выгодно грузовладельцам.

В настоящее время коллектив автотранспортного предприятия «Совавто-Москва» работает над решением задачи досрочного выполнения планового задания третьего, решающего года девятой пятилетки и принятых социалистических обязательств. Трудовые успехи коллектива, достигнутые за 9 месяцев работы в 1973 г., позволят выполнить плановые задания 1973 г. к 21 декабря с.г.

Автотранспортное предприятие «Совавто-Ленинград»

А. Шкуренков, К. Карпова

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом в автопредприятии «Совавто-Ленинград» стали развиваться с 1963 г.

И вот, спустя 10 лет, можно уже сказать, что коллектив «Совавто-Ленинград» имеет большой опыт в организации и осуществлении международных перевозок. За это время произошли огромные изменения и в структуре международных автоперевозок, и в их организации.

Наше автопредприятие работает только на автомобилях-тягачах Шкода-706 с полуприцепами-рефрижераторами «Алка» и МАЗ-504В с полуприцепами грузоподъемностью 19–21 т.

Увеличение количества автопоездов и изменение их технических качеств вызвано было увеличением международных перевозок, расширением сферы деятельности предприятия.

Резкое увеличение международных рейсов с 1970 г. внесло свои изменения и в экономику автопредприятия. 1970 год был тем рубежом, когда дальнейшее развитие и совершенствование международных автомобильных перевозок потребовало совершенствования работы во всех звеньях хозяйственной деятельности автопредприятия и особенно ее экономической работы.

Не зная основного показателя, характеризующего международные перевозки, и не имея материальной заинтересованности каждого работника, трудно рассчитывать на эффективность этих перевозок. С 1971 г. нашему автопредприятию Главное управление «Совтрансавто» стало планировать вместе с прибылью и расчетной рентабельностью валютные показатели. Одновременно были внесены изменения в условия премирования руководящих и инженерно-технических работников и служащих. Теперь премирование осуществляется в зависимости от выполнения плана прибыли, рас-

четной рентабельности и валютной выручки.

Следует также отметить один фактор, положительно сказавшийся на увеличении доходов, – это нормативные сроки пребывания водителей на иностранной территории. Цель, которая преследовалась введением этих нормативов, – ускорение оборачиваемости автомобилей за счет сокращения продолжительности рейсов. За 1972 г. только за счет сокращения времени на рейс было сэкономлено 5707 суток пребывания автомобилей за границей, что позволило выполнить дополнительные рейсы.

В текущем году наше автопредприятие продолжает работать по нормативным срокам пребывания водителей на иностранной территории и мы имеем все основания полагать, что эта система себя оправдывает. Если сравнить 1971 г. и 1972 г., то, несмотря на увеличение среднего расстояния перевозки (с 1308 до 1380 км), средняя продолжительность рейса снизилась с 8,6 суток до 8,0 суток.

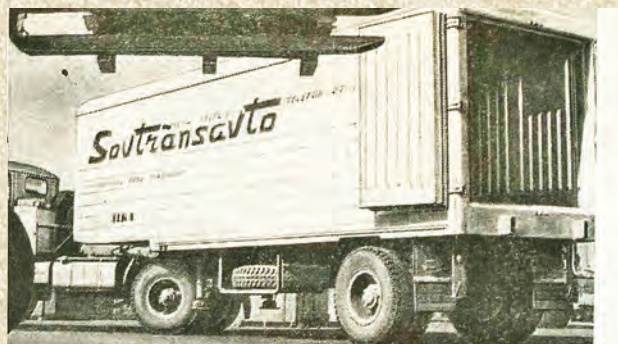
Накопленный опыт позволяет и дальше совершенствовать международные перевозки, повышать их эффективность, углублять анализ работы автопредприятия. Это тем более необходимо, потому что международные автомобильные перевозки в дальнейшем будут расширяться и совершенствоваться. Увеличение объема международных перевозок можно достигнуть не только за счет количества автомобилей, но и за счет повышения их грузоподъемности.

Кроме увеличения количества автомобилей и их грузоподъемности, продолжает совершенствоваться и сам процесс перевозок. Налаженность и стабильность грузо-

тока на некоторых маршрутах позволили организовать перевозки регулярно по графикам на линиях Москва – Стокгольм – Москва и Ленинград – Хельсинки – Ленинград. На этих международных линиях мы работаем вместе с автомобильным транспортом шведской фирмы «АСГ» и финской фирмы «Джон Нурминен».

В последние годы появился еще один вид перевозок – это совместные перевозки советскими и зарубежными водителями. Например, груз из Европы в Иран доставляют наши водители до Иранской границы, откуда уже иранские водители доставляют груз к месту назначения и возвращают наш полуприцеп обратно на границу. Таким же методом осуществляется перевозка груза в Италию через Югославию. Намечается в ближайшее время такая же совместная работа автотранспортников СССР и других зарубежных стран.

Стабильное увеличение перевозок, их совершенствование, увеличение оборачиваемости автомобилей невозможно достигнуть без хорошего, энергичного коллектива, который сложился в автопредприятии «Совавто-Ленинград». Вступив во второе десятилетие работы на международных перевозках, весь коллектив автопредприятия «Совавто-Ленинград» продолжает увеличивать эти перевозки, добиваясь повышения их эффективности.



В погрузо-разгрузочном пункте

Одним из прогрессивных видов перевозочного процесса является использование контейнеров. Широкое распространение перевозок грузов в контейнерах получило в начале восьмидесятых годов прошлого столетия. Об этом свидетельствует статья, опубликованная в журнале «Автомобильный транспорт» № 10, 1980 г., в которой говорится об опыте контейнерных перевозок в Горьковской области.

Организация контейнерных перевозок в транспортном узле¹

Б. Седов, А. Аржанов, Волго-Вятское территориально-транспортное управление

Около 1,7 млн т грузов в контейнерах перевозят ежегодно автотранспортные предприятия Волго-Вятского ТТУ. При доставке многих грузов и, в частности, грузов торговли и материально-технического снабжения уже невозможно обойтись без контейнеров. Ежедневно на этих перевозках занято около 100 автомобилей, которыми доставляется более 600 автомобильных контейнеров.

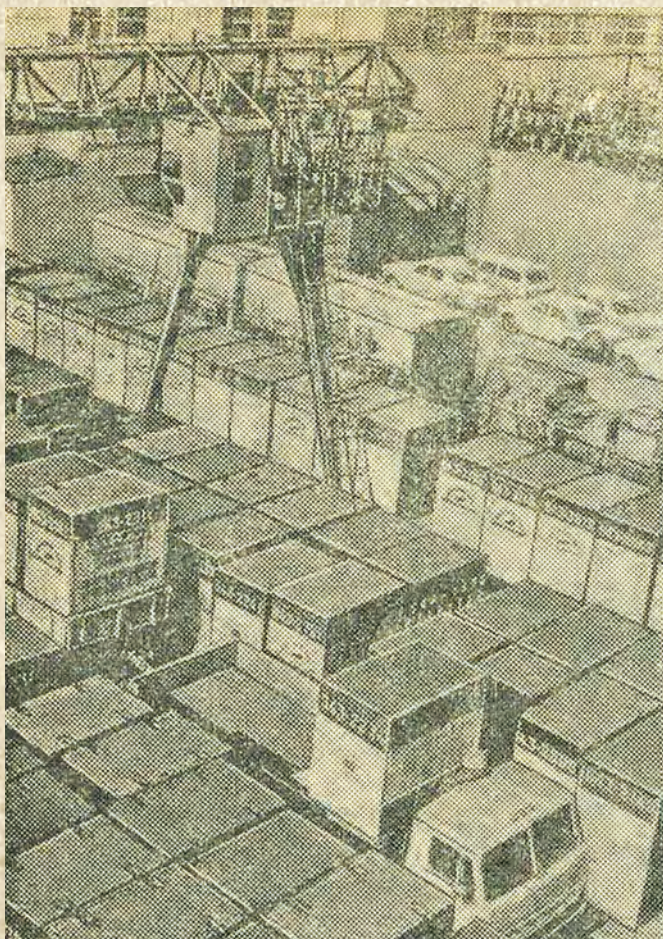
Из 24 автотранспортных предприятий Волго-Вятского ТТУ в перевозках грузов в контейнерах участвуют девять АТП, которые имеют специализированные транспортные

средства и четко взаимодействуют между собой. Созданы механизированные контейнерные площадки – две в г. Горьком, оснащенные козловыми кранами грузоподъемностью 5 и 10 т, и шесть в городах области. У наиболее крупных грузоотправителей (грузополучателей) организованы 65 обменных контейнерных пунктов. Создана также база механизации, предоставляющая обслуживаемым клиентам автопогрузчики для погрузки и выгрузки контейнеров. Парк автомобильных универсальных контейнеров грузоподъемностью от 0,625 до 20 т достиг более 2,1 тыс. шт., для ремонта которых имеется специальный цех.

Горьковским кустовым вычислительным центром (КВЦ) разработана система «АСОД-контейнер» (автоматизированная система обработки данных), с помощью которой осуществляется маршрутизация контейнерных перевозок грузов, ведется учет наличия и движения контейнеров, выполняются расчеты с республиканским объединением «Росавтоконтейнер» за неиспользование автомобильных контейнеров, составляются технические паспорта на контейнеры, находящиеся в Волго-Вятском ТТУ.

Руководит работой контейнерной транспортной системы, созданной в г. Горьком и области, отдел контейнерных перевозок Волго-Вятского территориального транспортного управления. Технологический процесс предусматривает планирование и организацию контейнерных перевозок, регулирование взаимоотношений между автотранспортными предприятиями и обслуживаемой клиентурой, их взаимную ответственность, оформление документов и расчетов за перевозку.

Перевозку грузов в контейнерах в г. Горьком и во внутриобластном междугородном сообщении осуществляет Горьковское специализированное производственное объединение № 3 «Автотрансконтейнер» (ГСПО-3). Автомобили объединения перевозят 76% объемов перевозок грузов в универсальных автомобильных контейнерах, запланированных Волго-Вятскому ТТУ. В состав ГСПО-3 входит автоколонна автомобилей-контейнеровозов, стоянка которых оборудована на центральной контейнерной площадке в г. Горьком, оснащенной козловым краном и двумя автопогрузчиками грузоподъемностью 5 т. В распоряжении ГСПО-3 имеется около 2 тыс. контейнеров грузоподъемностью 0,625 т, 2,5–3 т, 5 т и 20 т.



Механизированная контейнерная площадка

¹ Статья публикуется в сокращенном варианте

Территория центральной контейнерной площадки разделена на три зоны. В первой зоне, обслуживаемой автопогрузчиками, осуществляется погрузка (выгрузка) контейнеров, комплектация их по клиентуре и отправка грузополучателям г. Горького. Во второй зоне, расположенной в пролете козлового крана, контейнеры комплектуются по внутриобластным направлениям для отправки в районы области. В третьей зоне размещаются порожние контейнеры. Контейнерную площадку обслуживают 12 человек.

Здесь же на территории контейнерной площадки организован цех по ремонту контейнеров, в котором выполняются текущий, годовой, капитальный ремонты и окраска вновь прибывших контейнеров. Производственная мощность цеха обеспечивает ремонт и окраску 15 контейнеров в смену.

Основными грузообразующими пунктами в г. Горьком являются торговые базы и склады снабжения. Так, тысячи наименований грузов материально-технического снабжения вывозятся в контейнерах с универсального складского комплекса «Волговятмашэлектроснабсбыт». Ежедневно в обороте на его территории находится до 250 контейнеров. В зависимости от заявки на вывоз грузных контейнеров на их перевозку направляется от 18 до 25 автомобилей-контейнеровозов в день. Руководит работой автотранспорта диспетчер службы эксплуатации ГСПО-3. Погрузка (выгрузка) контейнеров осуществляется автопогрузчиками складского комплекса.

Основными грузоотправителями торговых грузов являются базы торговли («Рособувторг», «Росгалантерея», «Роскультторг», «Росторгодежда», «Росхозторг»), масложиркомбинат, центральный аптечный склад, с которого доставляются медикаменты в аптеки г. Горького в контейнерах грузоподъемностью 0,625 т на автомобилях-самопогрузчиках, и другие организации. На перевозке контейнеров по городу используются автомобили ГАЗ-51П, ГАЗ-52-06 с полуприцепами А-402, автомобили-самопогрузчики КВ-5 и П-404.

Некоторые базы имеют погрузочно-разгрузочное оборудование. Например, четыре расположенные рядом базы торговли оснащены электрокозловым краном грузоподъемностью 10 т. Кроме того, на переработке контейнеров используется пять автопогрузчиков базы механизации Волго-Вятского ТТУ.

Оперативное планирование перевозок грузов в автомобильных контейнерах осуществляется при помощи ЭВМ в Горьковском кустовом вычислительном центре. Внедрение оперативного планирования и разработка рациональных маршрутов возможна лишь при условии четкой организации работы автотранспортных предприятий и обслуживаемой клиентуры. Этому способствует создание у всех крупных грузоотправителей (грузополучателей) обменных механизированных контейнерных пунктов с определенным количеством обменных контейнеров.

Во внутриобластном междугородном сообщении перевозится половина всех грузов, доставляемых в собственных автомобильных контейнерах. Перевозка контейнеров во все районы области и обратно (за исключением Арзамасского направления) выполняется автопоездами ЗИЛ-130 В-1 с полуприцепом А-441, ЗИЛ-130 и КамАЗ-5320 с прицепами, а также КамАЗ-5410 с полуприцепом HLS 200/78 ТК.

Комплектация грузных контейнеров по направлениям и количеству для последующей отправки в районы области производится не только на центральной контейнерной площадке, но и на контейнерных площадках универсального складского комплекса «Волговятмашэлектроснабсбыт», масложиркомбината и торговых баз. Поэтому грузные контейнеры от этих грузоотправителей, как правило, не завозят на центральную контейнерную площадку, а сразу отправляют непосредственно грузополучателям области. Грузные контейнеры остальных грузоотправителей города доставляют в районы области через центральную контейнерную площадку.

В городах области, где нет контейнерных площадок, грузные контейнеры доставляют непосредственно грузополучателю, и разгрузка контейнеров осуществляется без снятия их с автомобиля. Контейнеры таким грузополучателям завозят на автомобилях ЗИЛ-130 В-1 с полуприцепом А-441.

Для эффективного использования большегрузных автопоездов, ускорения доставки грузов в контейнерах и обеспечения обратной загрузки в городах области Арзамасе, Богородске, Выксе, Дзержинске, Лысково и Павлово созданы механизированные контейнерные площадки. Эти площадки расположены на территории автотранспортных предприятий, которым установлен годовой план перевозок грузов в собственных автомобильных контейнерах.

Контейнерные площадки укомплектованы водителями автопогрузчиков, стропальщиками и другими работниками.

На этих контейнерных площадках находятся обменные контейнеры. Каждая площадка оснащена одним (двумя) пятитонными автопогрузчиками. Развоз контейнеров по городу осуществляется на автомобилях ГАЗ-51П, ГАЗ-5206 с полуприцепом А-402 и автомобилями-самопогрузчиками КВ-5.



Автомобиль с низкорамным полуприцепом для перевозки трех автомобильных контейнеров

Всем хорошо известно, какую большую роль играет автомобильный транспорт в уборке урожая. Своевременный вывоз сельскохозяйственной продукции с полей – один из важнейших факторов в успешном обеспечении населения продовольственными товарами. В статье «Автотранспорт на уборке овощей» рассказывается о привлечении грузовых автомобилей различных предприятий во время уборки урожая в Астраханской области в 1976 году.

Автотранспорт на уборке овощей

Ю. Каверин, В. Воробьев, Астраханское транспортное управление

В период уборки урожая 1976 года в Астраханской области автомобильным транспортом перевезено более 4 млн т сельскохозяйственных грузов, из них: зерна на хлебоприемные пункты 188 тыс. т, силосной массы и сенажа 904 тыс. т, овощей и бахчевых 1604 тыс. т, грубых кормов 1140 тыс. т и прочих грузов 495 тыс. т, в том числе автомобилями Астраханского транспортного управления перевезено 660 тыс. т различных грузов для сельского хозяйства.

Накануне уборочной страды было намечено привлечь к участию в уборке урожая 6000 автомобилей, в том числе 900 принадлежащих транспортному управ-

лению, 2900 – колхозам и совхозам, 900 – отделениям «Сельхозтехники», 420 – строительным организациям, 980 – различным предприятиям народного хозяйства, а также автомобили других ведомств. Всего же на перевозках урожая 1976 г. было занято 7755 автомобилей. Кроме того, привлечено из городов области на уборочную 300 водителей, в том числе из предприятий «Сельхозтехника» – 220 и транспортного управления 107 человек.

Автомобилисты транспортного управления хорошо поработали на уборке и вывозке урожая. И этому, безусловно, способствовало проведение большой подготовительной работы задолго до начала уборочной страды.

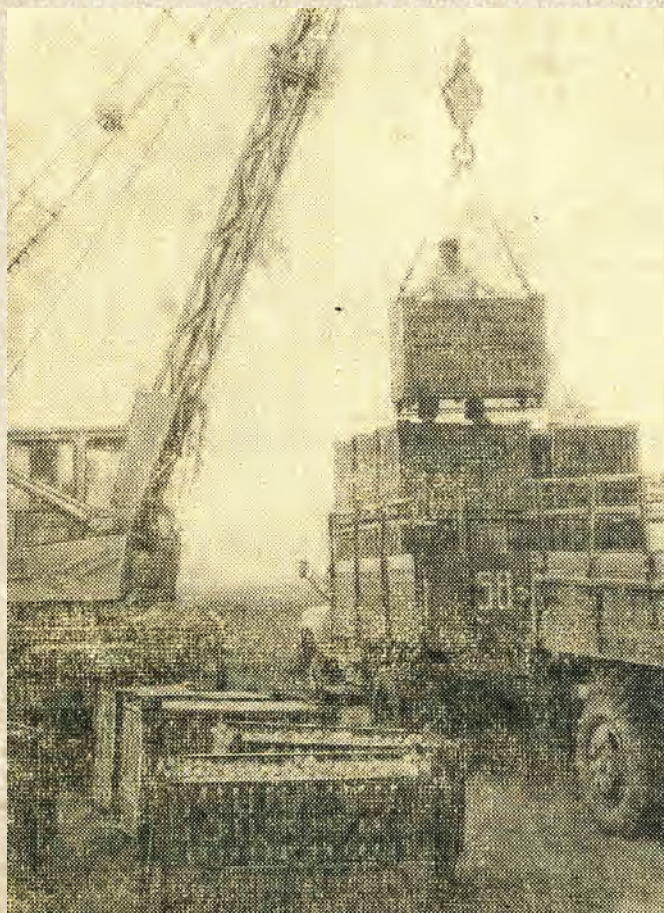
Так, для своевременного проведения подготовительной работы и для руководства работой всего транспорта, занятого на перевозках сельскохозяйственных продуктов, в период уборки и вывозки урожая при Астраханском транспортном управлении был создан областной центр управления, а в Лиманском, Енотаевском, Ахтубинском и Харабалинском районах – районные центры. Кроме того, на Астраханском, Харабалинском и Ахтубинском консервных заводах созданы диспетчерские группы. Районные центры и диспетчерские группы занимаются оперативным руководством всего транспорта, занятого на перевозках сельскохозяйственных продуктов, обеспечивают своевременное переключение транспорта, а также сбор и передачу сведений о работе.

Управлением разработаны «Единая технология перевозок овощей и арбузов в торговую сеть» на основе «Единой технологии выполнения уборочно-транспортно-заготовительных работ», схема диспетчерского руководства районными центрами и диспетчерскими группами.

Разработано и утверждено сменно-суточное задание водителям в зависимости от грузоподъемности автомобилей, видов перевозок и расстояний перевозок.

Накануне уборки урожая работниками областного центра управления был определен объем перевозок сельскохозяйственных культур по районам области и по консервному объединению, произведен расчет потребности в транспортных средствах, уточнены источники покрытия необходимого количества автомобилей за счет ведомств.

В Астраханской области во время сбора урожая овощей в Лиманском, Харабалинском и Ахтубинском райо-



Погрузка помидоров в контейнерах в автомобиль на поле колхоза «Путь Ленина» Наримановского района Астраханской области

нах были созданы 11 централизованных автоотрядов, в которых насчитывалось 305 автомобилей. Кроме того, созданы две уборочные автоколонны, каждая из которых состояла из 100 новых автомобилей, полученных по фондам Минавтотрансом РСФСР и Министерством сельского хозяйства РСФСР. Эти автоколонны обслуживали колхозы и совхозы в Харабалинском и Лиманском районах, а руководство ими осуществляли районные центры управления. Накопленный опыт формирования уборочных автоколонн при надлежащем руководстве позволяет высокоэффективно использовать автомобили. Так, в одной из этих автоколонн средняя выработка на один автомобиль составила 11,2 т в сутки, что выше средней выработки по области на 32%.

В Астраханской области впервые из автотранспорта, принадлежащего мелким ведомственным предприятиям, создана уборочная автоколонна в составе 100 автомобилей для работы в Ахтубинском районе. Эту автоколонну, организованную при грузовом АТП № 3, транспортное управление укомплектовало инженерно-техническими работниками и ремонтными средствами.

Астраханское транспортное управление проводит постоянную работу по развитию и совершенствованию централизованных перевозок овощей и бахчевых. Руководство работой транспорта, занятого на перевозках томатной пульпы, технологическими перевозками внутри консервных заводов, доставкой овощей в контейнерах на промышленную переработку осуществляли созданные на каждом консервном заводе диспетчерские группы.

Особое внимание при этом уделяется развитию централизованной доставки овощей для промышленной переработки на консервные заводы и в первую очередь расширению бестарной перевозки томатной пульпы пульповозами с пунктов первичной переработки томатов, расположенных в непосредственной близости от полей колхозов и совхозов.

С помощью ЭВМ разработаны и внедрены часовые графики доставки томатной пульпы с учетом круглосуточной работы консервных заводов при непрерывной рабочей неделе. В сезон уборки урожая 1976 года было перевезено 140 тыс. т пульпы, что на 55% больше, чем в 1975 г., а выработка на один автомобиль составила 34 т.

Большое внимание уделяют работники управления дальнейшему развитию перевозок бахчевых и овощей в контейнерах на промышленную переработку и в торговые предприятия города.

Приступая к перевозкам урожая, транспортное управление подготовило 333 овощных контейнера, изготовило дополнительно 18 опытных контейнеров



Залив томатной пульпы в автоцистерну на пункте первичной переработки томатов

КТО-150 для доставки овощей на промышленную переработку, обучило 60 стропальщиков. В перевозках участвовало 8 автомобилей-самопогрузчиков НИИАТ П-404 и 30 автокранов КС-2561Е. За сезон перевезено в контейнерах 76 тыс. т овощей и бахчевых, из них на промышленную переработку 1,5 тыс. т и в торговые точки города 3,5 тыс. т.

При перевозке овощей на промышленную переработку применялась следующая технология: сбор овощей производился на столах-платформах, контейнеры затаривали на накопительных площадках, погрузку и выгрузку контейнеров осуществляли автомобилями-самопогрузчиками, а на консервном заводе с помощью автопогрузчика, которым устанавливали на опрокидыватель груженный контейнер и из него по мере необходимости продукция поступала на транспортер.

Наряду с доставкой овощей в контейнерах на консервные заводы получили дальнейшее развитие контейнерные перевозки бахчевых в торговую сеть города (поле – магазин или плодоовощная база – магазин). Продажа продукции, доставленной к магазину, производится непосредственно из контейнеров. Осуществлены опытные централизованные перевозки овощей в торговые точки города с четырех вновь созданных накопительных площадок в колхозах области.

Астраханская область является крупным поставщиком овощей и бахчевых в промышленные центры страны. В 1976 году было отправлено 2,6 тыс. т овощей и бахчевых, из них в контейнерах Минторга РСФСР ТКБ-67 М – 2,1 тыс. т помидоров и 0,5 тыс. т арбузов.

Применение контейнеров при перевозках овощей и бахчевых позволило увеличить на 28% выработку в расчете на 1 автомобиль, значительно уменьшить расход ящичной тары, снизить на 14% себестоимость перевозимой продукции.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 1, 1977 г.*

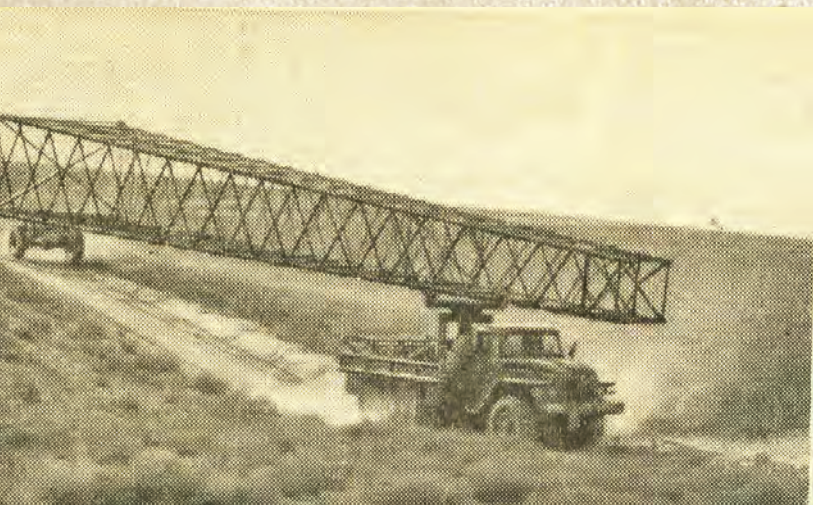
Перевозка тяжеловесных и крупногабаритных грузов всегда требует особого внимания, особенно с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения по маршруту следования. Для осуществления таких перевозок необходим специализированный подвижной состав, который порой отсутствует либо не подходит в силу особенностей доставляемого груза. Тогда на помощь приходят рационализаторы, предлагая свой вариант решения проблемы, как это произошло в 1971 году при перевозке металлических опор предприятием, занятым строительством и монтажом линий электропередач.

Перевозка металлических опор

Ю. Макаров

Несмотря на значительное развитие специализированного автотранспорта, до сего времени промышленность не выпускает специализированный подвижной состав для перевозки металлических опор линий электропередач. Поэтому предприятия, ведущие строительство и монтаж ЛЭП, вынуждены своими силами производить переоборудование имеющегося автотранспорта.

При современных методах строительства и монтажа ЛЭП сборку металлических опор экономически целесообразно осуществлять на одной специально оборудованной для этого площадке, а затем полностью собранные и покрашенные доставлять на пикеты для установки.



Перевозка опоры (в сборе) на автомобиле Урал-375

Это обстоятельство поставило перед автотранспортниками задачу организовать перевозку металлических опор в сборе непосредственно к местам установки.

Перевозка опор должна была осуществляться по барханным пескам пустынной местности.

Предполагалось использовать для этих перевозок автомобили МАЗ-501, ЗИЛ-157К и Урал-375.

Но по своим технико-экономическим показателям автомобили МАЗ-501, ЗИЛ-157К, как оказалось, не могут быть использованы для перевозок опор по барханным

пескам. Автомобиль МАЗ-501 имеет значительные нагрузки на переднюю и заднюю оси, и при отсутствии системы регулирования давления воздуха в шинах это снижает проходимость автомобиля, а у автомобиля ЗИЛ-1571 не хватает мощности двигателя и несовершенна система охлаждения.

Отлично зарекомендовал себя на перевозках металлических опор линий электропередач специально оборудованный для этого автомобиль Урал-375. Три ведущие оси, наличие системы регулирования давления воздуха в шинах, широкопрофильные шины с грунтозацепами, надежные системы охлаждения двигателя и вентиляции кабины, гидроусилитель рулевого управления – все это позволило осуществлять на автомобиле Урал-375 перевозку опор по барханным пескам летом, когда днем температура окружающего воздуха доходила до +50°C. Интересно, что при движении автомобиля на I или II передаче с включенным передним мостом (демультипликатором), когда двигатель работает постоянно на максимальных оборотах, температура в системе охлаждения двигателя не превышала +90°C. Перевозка опор осуществлялась на расстояние до 80–100 км.

Опора типа П-23М имеет внушительные габариты: длина – 36 м, ширина – 5 м и весит 4,5 т. Для того чтобы надежно и безопасно осуществлять перевозку опор, рационализаторы предприятия изготовили специальную оснастку для крепления опор на автомобиле Урал-375 и одноосном прицепе.

Эта оснастка состоит из стола с поперечиной для крепления передней (узкой) части опоры винтовыми трубами. Поперечина стола укреплена на пальце в проушинах. Это позволяет поперечине смещаться в вертикальной плоскости, что очень важно при перевозке опор по пересеченной местности. Вся поперечина укреплена на шкворне. Оснастка крепится к кузову автомобиля посредством четырех стремянок.

Задняя (широкая часть) опоры крепится на одноосном прицепе, который вместо коника имеет балку со щеками и полками с отверстиями под болты М42.

Одноосный прицеп для перевозки металлических опор изготовлен в автопредприятии. Нагрузка на при-

цеп незначительная, всего 2,5 т. При перевозке опор по барханным пескам существенное значение имеет соответствие ширины колеи тягача и прицепа. Поэтому ось прицепа расставлена до ширины колеи тягача Урал-375, т.е. до 2000 мм. Колеса прицепа – односкатные, размер шин – 1200 х 18.

В оснастку входит, кроме того, кассета для установки прицепа на тягаче Урал-375 при обратном рейсе. Кассета, как и стол, изготовлена из угловой стали и имеет два гнезда для установки колес прицепа.

Вес всей оснастки вместе с одноосным прицепом – 1500 кг.

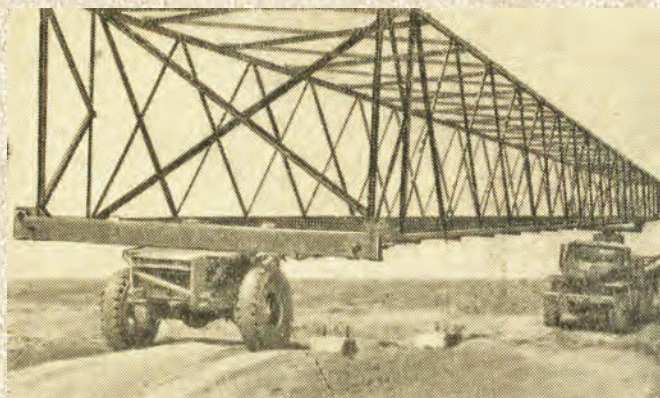
Оснастка опоровоза очень проста в изготовлении и надежна в эксплуатации. При техническом обслуживании автомобиля Урал-375 оснастку осматривают и при необходимости проваривают электросваркой в местах, где имеются трещины, а при продолжительной эксплуатации производят ремонт – заменяют лопнувшие звенья.

Погрузка опоры на автомобиль с полным закреплением ее в оснастке осуществляется автокраном СМК-7 всего за 20 мин. Устойчивость опоровоза Урал-375 хорошая: без опрокидывания преодолевались подъемы до 15%. Скорость движения опоровоза с опорой – до 30 км/ч, а без опоры с прицепом, установленным в кассете, практически такая же, как и незагруженного автомобиля, т.е. 80–90 км/ч.

При преодолении барханов и холмов благодаря шарнирной подвеске опора постоянно находится в горизонтальном положении. Случаи погнутости и поломки опоры при ее перевозке не наблюдались.

Для сокращения габарита автопоезда передняя часть опоры (узкая) проходит над кабиной водителя и даже выходит за ее пределы. Если во время перевозки опоры лопнет шкворень поперечины, то водителю не грозит опасность, так как в этом случае опора соскользнет по стволу оснастки, а затем ляжет в металлический кузов тягача на кассету для перевозки прицепа.

Шарнирные крепления передней (узкой) части опоры позволяют, несмотря на ее большие габариты, широко



Подача опоры к месту ее установки с разворотом автомобиля на 360°

маневрировать: тягач, предварительно развернувшись на 180°, может подавать опору назад.

Перевозка металлических опор тягачами Урал-375 осуществляется уже более двух лет. За это время перевезено более тысячи опор.

Надо отметить, что при перевозках на автомобилях Урал-375 металлических опор ЛЭП в специфических дорожных условиях автотранспортники сталкиваются с определенными трудностями. При перевозке опор в барханных песках автомобиль работает постоянно на пониженной передаче, а двигатель на максимальных оборотах. Все это значительно сокращает сроки эксплуатации двигателя, коробки передач, раздаточной коробки, сцепления, реактивных штанг подвески автомобиля и других агрегатов.

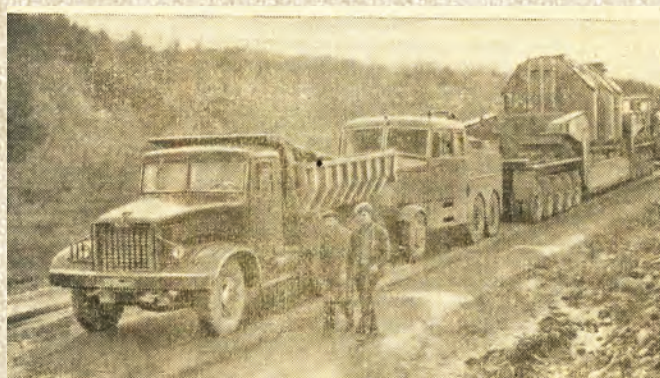
Уральский автомобильный завод, вероятно, скоро начнет выпускать автомобили с дизельными двигателями мощностью до 200 л. с. В условиях барханных песков этот двигатель был бы наиболее надежным, долговечным и экономичным.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 8, 1971 г.

Рекордный рейс уральского экипажа

Рекордный рейс был сделан на вездеходе МАЗ-543, переоборудованном группой специалистов и рабочих автотранспортной конторы треста «Уралэлектросетьстрой». Уральские автомобилисты дополнили вездеход прицепом собственной конструкции, который имеет грузоподъемность 40 т. Одним рейсом шоферский экипаж доставил на трассу ЛЭП-500, сооружаемую близ Свердловска, шесть 23-метровых железобетонных опор.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 11, 1972 г.



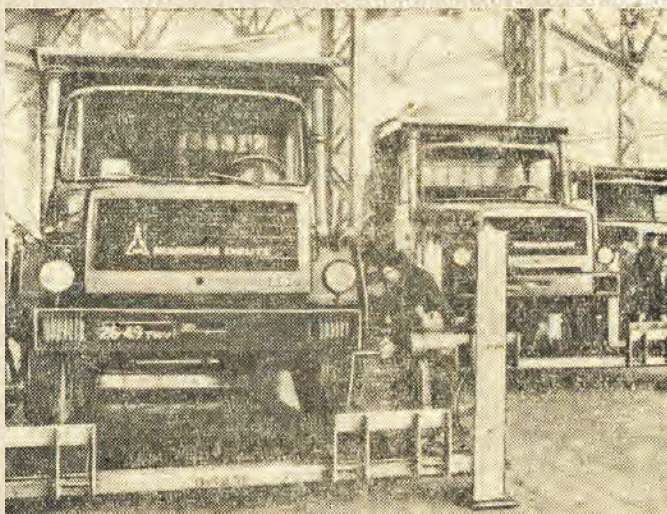
Значительный вклад автотранспортников в освоение месторождений на территории нашей страны сомнению не подлежит. Работать приходится в условиях полного бездорожья и даже сильных морозов, порой достигающих более 50°.

О том, как в 1978 году начинали складываться трудовые традиции автомобилистов Самотлорского нефтяного района, рассказывается в ниже опубликованном материале.

Вклад автотранспортников в освоение Самотлора

Б. Зарицкий, ПО «Нижневартовскнефтегаз»

Развитие автотранспорта Нижневартовского района неразрывно связано с открытием в 1965 г. и дальнейшим освоением Самотлорского и других месторождений Тюменского нефтяного края. Тяжелые климатические условия, бездорожье и сильная заболоченность Среднего Приобья затрудняли круглогодичное использование транспорта, что осложняло добычу нефти и газа. Поэтому, чтобы обеспечить бесперебойную работу нефтяников, Министерство нефтяной промышленности приняло решение о создании Западно-Сибирского нефтяного комплекса, включающего в себя подразделения технологического транспорта.



Зона технического обслуживания автомобилей Магирус Дейц, оборудованная электрическими подъемниками грузоподъемностью 12,5 т, в Нижневартовском УТТ-4

Долгим и нелегким был путь к сегодняшним трудовым успехам коллектива управления технологического транспорта, спецтехники и автомобильных дорог (УТТ, СТ и АД) объединения «Нижневартовскнефтегаз». А начался он в 1966 г., когда на базе двух небольших автоколонн, подчиненных управлению «Мегионнефть» и Мегионской конторе бурения, была создана автотранспортная контора объединения «Тюменнефтегаз».

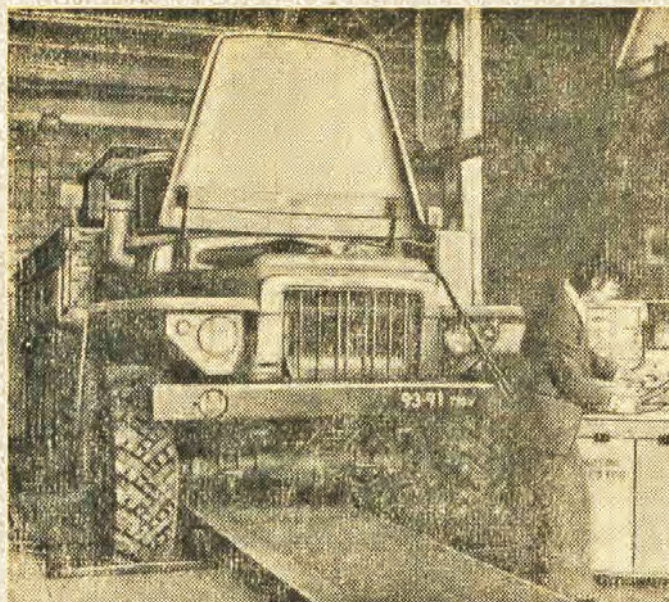
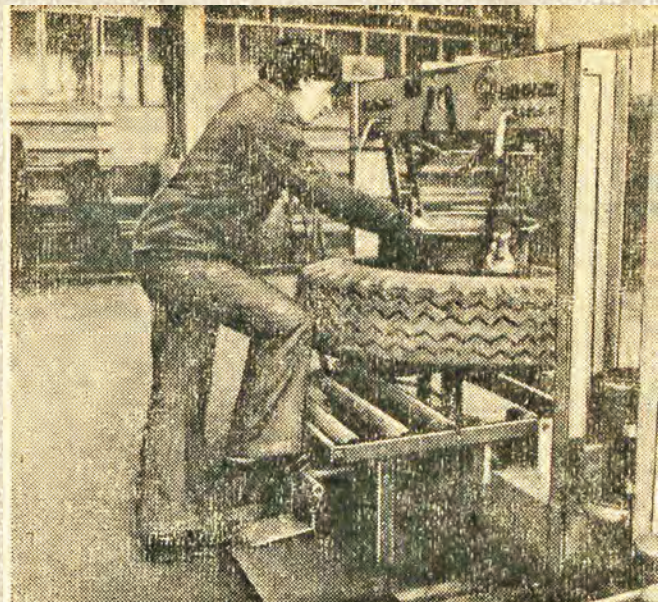
Гараж автотранспортной конторы, насчитывающий в то время почти 150 автомобилей разных марок, располагался на берегу Оби. В весенне-летний период, во время половодья, весь гараж с сооружениями и автомобилями уходил под воду в буквальном смысле, так как из-за отсутствия возвышенной местности технику перегонять было некуда. По этой причине в первый же год пришлось списать 15 автомобилей. Для гусеничной техники места стоянки не было вообще, и она стояла среди жилых домиков и вагончиков. Из-за бездорожья грузовые автомобили и автобусы с апреля по октябрь буксировали тракторами и за весь год было перевезено всего 43,3 тыс. т грузов.

В то время автотранспортная контора располагала только одним теплым помещением для ремонта на 5 авт.-мест. Поэтому об организации технического обслуживания не могло быть и речи. Технически исправной было около 50% техники, а коэффициент выпуска составлял всего 0,3.

Остро ощущался недостаток водителей, ремонтных рабочих и инженерно-технических работников. В суровых зимних условиях треть рабочих не была обеспечена спецодеждой. Жилищные условия были также не из лучших – лишь часть рабочих жила в двухэтажных деревянных домиках барачного типа.

Такие условия выдерживали далеко не все. Но именно в это суровое время, когда особенно проявились такие ценные черты человеческого характера, как настойчивость и трудолюбие, начали складываться трудовые традиции автомобилистов Самотлорского нефтяного района.

Конечно, масштаб дел первых лет нельзя сравнивать с нынешними успехами автотранспортников в освоении Среднего Приобья. Была будничная работа в условиях полного бездорожья и сильных морозов, достигавших более 50°, которые не всегда выдерживал даже металл. Но люди, сплотившись, выдержали все. Когда летом 1968 г. гараж был перебазирован с берега Оби на вновь отведенную территорию, оказалось, что автотранспортная контора в сущности уже вполне сформировалась и как коллектив, и как транспортная организация.

**Пост диагностирования автомобилей в Нижневартовском УТТ-1****Шиномонтажный участок в Нижневартовском УТТ-3**

В 1969 г. деятельность автотранспортной конторы уже планировалась и учитывалась по всем показателям. Парк возрос до 600 ед. автотракторной техники. Улучшилась и производственно-техническая база: установлен паркоколлектор на 70 автомобилей, внедрен воздухообогрев для дизельных автомобилей, оборудованы участки текущих ремонтов и технических обслуживаний, построены энергетические блоки. В результате производительность труда достигла уровня, сопоставимого с результатами на «Большой земле». Водители-передовики Владимир Маслов, Геннадий Русин и многие другие постоянно перевыполняли задания.

С 1969 г. наблюдается быстрый рост буровых работ и добычи нефти и газа, в связи с чем резко возросло количество автотракторной техники. Это привело к отделению от автотранспортной конторы автоколонн, впоследствии ставших самостоятельными транспортными предприятиями. Начался качественно новый этап в развитии транспортных предприятий. Специализация подвижного состава позволила поднять уровень технической оснащенности. Переход на новую систему хозяйствования и совершенствования организационной структуры способствовал укреплению кадров, повышению внимания к условиям труда и быта работников.

В конце 1976 г. было организовано нынешнее объединение «Нижневартовскнефтегаз», в состав которого вошло управление технологического транспорта, спецтехники и автомобильных дорог, объединяющее в настоящее время девять автопредприятий, управление автомобильных дорог и строительно-монтажное управление с общей численностью работающих 10 тыс. чел. Кроме того, вновь созданному управлению, имеющему 5,5 тыс. ед. автотракторной техники, подчинены отделы речных и вертолетных перевозок.

В настоящее время годовой объем перевозок грузов, выполняемый управлением, составляет 27 млн т, груза, оборот 746 млн т-км. К Дню автомобилиста коллектив успешно завершил план 10 мес. третьего года пятилетки по объему перевозок грузов на 104,2%, валовому доходу на 108,3%, коэффициент выпуска доведен до 0,68 при плане 0,67, а производительность труда в расчете на одного работающего составила 8723 руб. при плане 7971 руб. (109%). Получен экономический эффект от внедрения мероприятий по новой технике в размере 535 тыс. руб.

Интенсивное использование автотракторной техники стало возможным благодаря быстрому росту протяженности дорог. В настоящее время управление содержит автомобильные дороги общей протяженностью 2 тыс. км, в том числе с твердым покрытием (бетонные плиты) 400 км, грунтово-лежневых 400 и зимних 1200 км. По своим техническим параметрам эти дороги в основном III и IV категорий, хотя фактическая интенсивность движения на отдельных участках дорог превышает 9 тыс. автомобилей в сутки, что соответствует автодорогам I категории.

Автотранспортом управления осуществляются также вахтовые перевозки буровиков на объекты работ и эксплуатационников нефтяных скважин, а также внутригородские перевозки пассажиров. Пассажирское автотранспортное предприятие Минавтотранса РСФСР, которое организовано в г. Нижневартовске сравнительно недавно, из-за малой мощности пока еще не может полностью обеспечить перевозки пассажиров и в настоящее время обслуживает только несколько городских автобусных маршрутов.

До 1974 г. как при доставке грузов, так и на вахтовых перевозках рабочих не было никакой системы. Автомо-

били выделялись заказчику, использовались по его усмотрению и, конечно же, неэффективно, что приводило к хроническому недостатку в транспортных средствах. Поэтому 5 лет назад в г. Нижневартовске транспортные предприятия объединения «Главтюменнефтегаз» начинают развивать и совершенствовать централизованные перевозки грузов и вахтовых рабочих, а также пассажиров в черте города. Следует отметить, что централизация вахтовых перевозок стала возможна с вводом в эксплуатацию здания автостанции.

На перевозке всех рабочих используются не только автобусы, но и автомобили Урал-375, Г-66, а также гусеничная техника ГАЗ-71, ГТТ и АТС.

До централизации вахтовых перевозок заказчик подавал месячную заявку на выделение транспорта, зачастую необоснованно завышая его количество в 2–2,5 раза. С введением централизованной доставки рабочих были усовершенствованы формы заявок на выделение вахтового транспорта с указанием объекта работ, сменности, количества работающих в смене (бригаде), времени начала и окончания работы.

Ранее при неподаче всего двух-трех автобусов возникало очень напряженное положение, так как целая вахта рабочих порой не могла прибыть на работу вовремя. В то же время из-за того, что каждое предприятие устанавливало свои места посадок, зачастую автобус с тремя-четырьмя пассажирами проезжал мимо остановок, на которых поджидали автобусов 100–150 человек.

Централизация вахтовых перевозок дисциплинирует всех, так как вводятся единые маршруты с определенными интервалами движения. Теперь автобусы курсируют с интервалом от 3 до 5 мин.

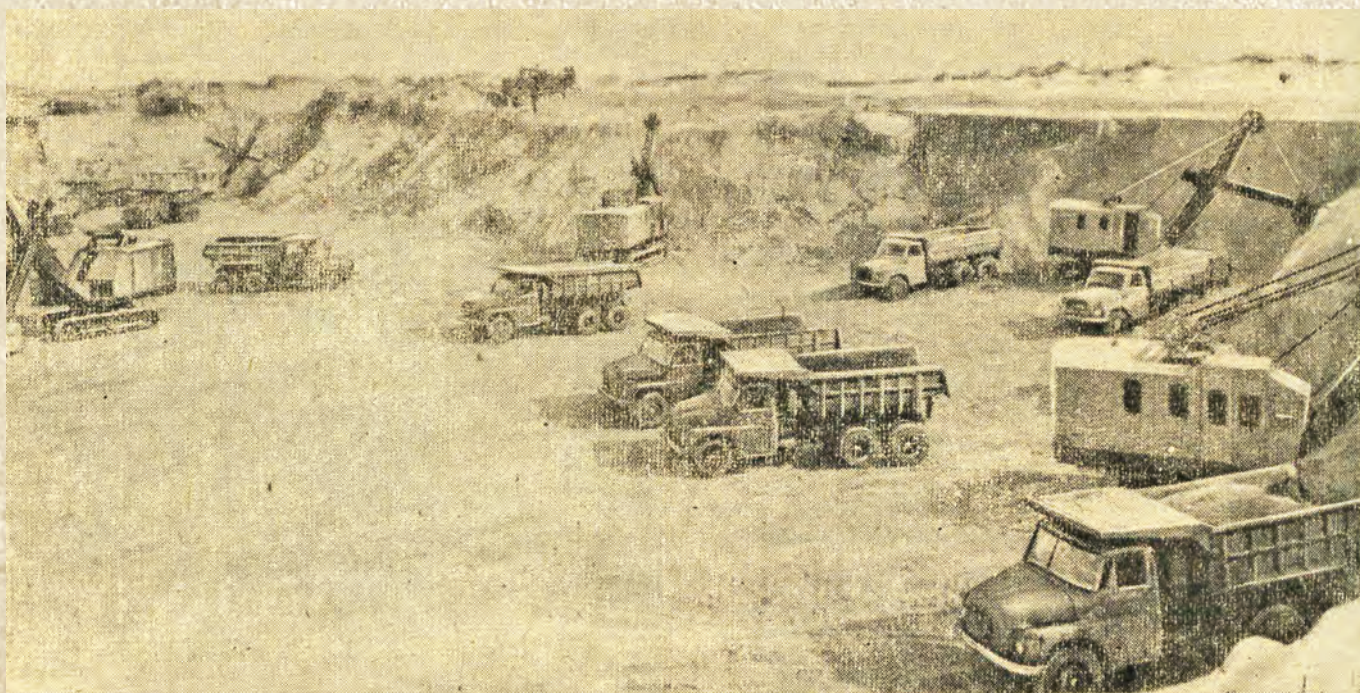
Если же говорить об экономическом эффекте централизации доставки рабочих, то можно отметить, что только на перевозках в черте города высвобождено около 80 автобусов. Вот конкретный пример. Ранее для доставки рабочих из г. Нижневартовска в пос. Магион и обратно (расстояние 30 км) было задействовано 27–30 автобусов различных марок. Теперь на этом маршруте работает всего 12 автобусов Икарус-250, а люди едут с комфортом.

Трудность в организации централизованной доставки рабочих на объекты заключается в том, что объекты расположены от дороги с бетонным покрытием на расстоянии от 5 до 20 км и проезд к ним в автобусах зачастую невозможен, особенно в дождливую погоду или зимой при заносах. Кроме того, к объектам, расположенным один от другого на расстоянии всего 1–2 км, часто из-за болотистой местности приходится добираться час-полтора, делая большие объезды. В таких случаях автотранспортники иногда вынуждены направлять автобусы на каждый объект отдельно с использованием пассажироместимости салона автобуса всего 0,35–0,5.

В настоящее время завершается большая работа по полной централизации вахтовых перевозок рабочих огромного Сомтолорского месторождения. Добытчики «черного золота» будут своевременно доставляться на объекты работ в комфортабельных автобусах.

Параллельно развитию вахтовых перевозок рабочих ведется постоянная работа и по централизации грузовых перевозок.

*Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 11, 1978 г.*



Вывозка грунта автомобилями Нижневартовского УТТ-3 из карьера «Гидронамы»

О развитии перевозок пассажиров автобусами в Северной столице нашей страны, начиная с начала XX века, рассказывается в статье «Автобусный транспорт Ленинграда», напечатанной в журнале «Автомобильный транспорт» № 10, 1976 г.

Автобусный транспорт Ленинграда

Р. Гутцайт

Первая попытка организации автобусного сообщения в Ленинграде относится к 1907 г., когда было организовано «Санкт-Петербургское товарищество автомобильно-омнибусного сообщения». Автобусы были закуплены за границей и в ноябре того же года открылось автобусное сообщение по маршруту: Александровский сад – Варшавский и Балтийский вокзалы, а несколько позднее по маршруту Александровский сад – Гороховая ул. – Витебский вокзал. Весь парк автобусов состоял из 14 ед., однако в период первой мировой войны эти перевозки были прекращены.

31 августа 1926 г. в «Ленинградской Правде» под заголовком «Открытие автобусного движения» сообщалось: «1 сентября открывается первая городская автобусная линия от Детскосельского вокзала к саду Трудящихся через Загородный проспект и Комиссаровскую ул. с рядом промежуточных остановок.

Первое время в движении будут три автобуса, каждый вместимостью 20 чел. Отходить с конечных пунктов автобусы будут через каждые 10 мин. Плата за весь маршрут 10 коп. В дальнейшем автобусную линию предполагается продлить через Звенигородскую ул. и ул. Марата до пл. Восстания».

В начале 30-х годов стала развиваться отечественная автомобильная промышленность, и на улицах Ленинграда появились первые советские автобусы АМО-4, ЗИС-8, Я-6.

К концу 1932 г. парк автобусов насчитывал 139 ед., а через год количество автобусов составило 217 ед. За этот год пробег автобусов по 13 маршрутам достиг 7,4 млн км и было перевезено 25,9 млн пассажиров.

Автобусный парк находился в б. Каретном музее на Конюшенной площади, 2. Производственные помещения не были приспособлены для организации ремонта и технического обслуживания автобусов. В связи с этим проводилась большая работа по перепланировке помещений, организации техобслуживания, оснащению цехов необходимым оборудованием.

При транспортном управлении исполкома Ленгорсовета была организована школа для подготовки рабочих кадров.

В начале 30-х годов началось строительство 2-го автобусного парка в Выборгском районе, а в конце 1934 г. этот парк был введен в эксплуатацию. В том же году была введена в эксплуатацию первая очередь Центральной диспетчерской станции автобусного и таксомоторного транспорта.

Для организации и руководства пассажирским автотранспортом в

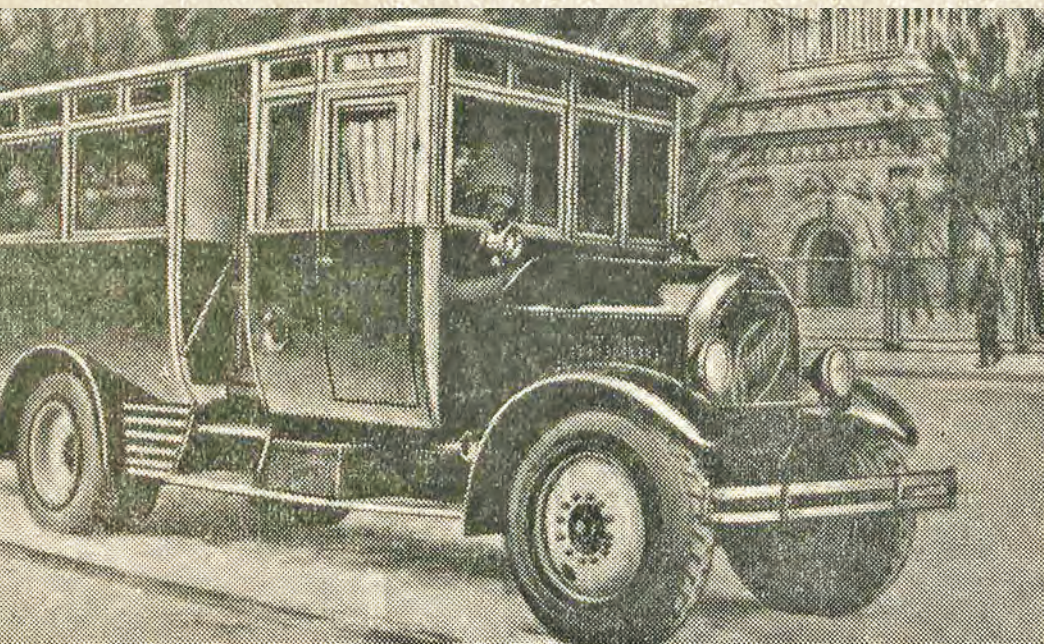
1933 г. организуется трест автопассажирских перевозок «Ленавтотранс».

В целях увеличения пассажироместимости автобусов 1936–1937 гг. на авторемонтном заводе и кузовных мастерских треста «Ленавтотранс» было освоено переоборудование автобусов ЗИС-8 в трехосные машины, что увеличило их вместимость по числу мест для сидения с 19 до 29. С 1939 г. начали поступать автобусы ЗИС-16.

Развернувшееся в эти годы стахановское движение на автотранспорте было направлено на увеличение пробегов автомобилей и агрегатов, экономию топлива, шин и ремонтных средств, на бесперебойную и безаварийную работу. Большое значение имело заключение хозрасчетных договоров между администрацией и водителями. Среди ленинградских водителей автобусов хорошо известны имена стахановцев тт. Иванова, Дурманова, Перцева, Калачика, Салтыкова (1-й автобусный



Многоместный автобус с пассажирами на Казанской улице

**Автобус Фомаг**

парк), Фетискина и Котельника (2-й автобусный парк) и др.

В 1941 г. парк автобусов составлял 497 ед. Маршрутная сеть к этому времени имела протяженность 392 км и состояла из 30 маршрутов, в том числе обслуживаемых ленинградскими городскими автобусными парками – 21 и филиалами 1-го автобусного парка в Пушкине и Петродворце – 9.

Вероломное нападение гитлеровской Германии на нашу Родину сразу потребовало перестройки всей работы. В первый же день началась передача значительной части подвижного состава в Красную Армию. Вместе с автобусами уходили защищать Родину водители, ремонтники и служащие.

Оставшимися автобусами в первое время поддерживалось движение на ряде маршрутов, осуществлялись перевозки воинских подразделений и раненых.

Особо следует отметить, что уже с первых дней войны советские органы приняли меры к эвакуации из Ленинграда детей в сельскую местность Ленинградской и прилегающих к ней областей. В осуществлении этих мероприятий активное участие принимали работники автобус-

ных парков. Вскоре было принято решение о срочной вывозке детей из прифронтовой зоны к станциям железных дорог Лычково, Валдай, Боровичи и эвакуировать их в глубокий тыл страны.

В августе 1941 г. в автобусных парках были организованы колонны автобусов с установленным в них санитарным оборудованием для перевозки раненых.

В связи с эвакуацией населения из Ленинграда водным путем через Ладожское озеро, в конце августа 1941 г. была сформирована автоколонна из 40 автобусов и 10 автомобилей-такси для перевозки эвакуируемого населения по маршруту Кобона – ст. Волхов, а затем район Новой Ладogi – ст. Волхов.

Еще не закончилась война, а в автобусных парках начались работы по восстановлению поврежденных производственных помещений, оборудования.

1 августа 1945 г. из автобусного парка № 1 вышли первые 20 автобусов для работы по маршруту № 1 (пл. Растрелли – ЦПКиО имени С.М. Кирова), а 15 августа был введен маршрут № 2 (Финляндский вокзал – Кировский завод) и с 1 сентября маршрут № 3 (пл. Ис-

кусств – завод «Электросила»). На этих маршрутах (протяженностью 36 км) курсировало 65 автобусов ЗИС-8 и ЗИС-16.

В 1950 г. количество автобусов возросло до 430, а общая протяженность 37 маршрутов превысила 530 км. За год автобусы перевезли 182 млн пассажиров. Довоенный уровень по всем показателям был не только достигнут, но и значительно превзойден.

Вторая послевоенная пятилетка характерна не только дальнейшим развитием автобусного транспорта Ленинграда, но и внедрением передовых методов ремонта и технического обслуживания подвижного состава. Широкое распространение получило соревнование за увеличение межремонтных пробегов и экономии бензина, шин.

Весомый вклад в разработку и внедрение передовых методов технического обслуживания и ремонта автобусов внес коллектив автобусного парка № 1.

В парке была разработана и внедрена пооперационная специализация слесарей при выполнении ТО-2.

Применение агрегатного метода ремонта сыграло также немаловажную роль в повышении коэффициента выпуска парка.

Широкое социалистическое соревнование водителей за увеличение межремонтных пробегов и создание благоприятных условий для повышения качества ремонта и технического обслуживания подвижного состава положительно сказались на улучшении технико-экономических показателей. В 1954 г. коэффициент выпуска парка составил 0,914, а в 1955 г. – 0,925.

В 1961 г. был введен единый тариф на городских автобусных маршрутах: в Ленинграде – 5 коп., а в городах пригородной зоны – 4 коп.

Введение единого тарифа позволило перейти к бескондукторному обслуживанию пассажиров.

В 1962 г. был введен в эксплуатацию автобусный парк № 4 на Васильевском острове.

В мае 1963 г. был введен в эксплуатацию автовокзал на Обводном канале. Отсюда сейчас отправляются автобусы по 55 междугородным маршрутам, связывающим Ленинград с городами и населенными пунктами Ленинградской, Псковской, Новгородской и Калининской областей, а также с городами и населенными пунктами Эстонской, Латвийской, Литовской и Белорусской ССР.

В течение суток отправляется и прибывает около 300 автобусов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 сентября 1966 г. за успешное выполнение заданий семилетнего плана по перевозкам народнохозяйственных грузов и пассажиров, внедрение новой техники и обеспечение высоких технико-экономических показателей в работе Главное Ленинградское управление автомобильного транспорта награждено орденом Трудового Красного Знамени.

Орденами и медалями СССР была награждена также большая группа рабочих и инженерно-технических работников Ленинградского автобусного транспорта.

За период 1966–1970 гг. введено 63 новых маршрута. В 1970 г. автобусами перевезено 799 млн пассажиров. В эти годы началось пополнение автобусного транспорта Ленинграда автобусами большой вместимости.

В августе 1967 г. было введено в эксплуатацию автобусное предприятие № 5 в Кировском районе.

Старейшему коллективу – автобусному предприятию № 1 – к 50-летию Советского государства вручено на вечное хранение Памятное знамя Верховного Совета РСФСР, Совета Министров РСФСР и ВЦСПС.

Еще более расширилась и укрепилась производственно-техническая база автобусного транспорта в девятой пятилетке за счет нового строительства, а также реконструкции существующих зданий.

Начато строительство автобусного парка в г. Пушкине на 200 ед. В стадии завершения находятся работы по строительству производственно-

диспетчерского корпуса в объединении № 3.

Большой объем работ выполнен на автобусных предприятиях по реконструкции цехов и участков, увеличению количества ремонтных мест, автоматизации и механизации процессов ремонта и технического обслуживания подвижного состава, по повышению культуры производства. Разработана и внедряется система централизованного управления производством (ЦУП).

В 1971–1975 гг. продолжалось перевооружение автобусного транспорта на базе внедрения автобусов большой и особо большой вместимости.

Укрепление и расширение производственно-технической базы, широкое внедрение автобусов большой вместимости позволило расширить маршрутную сеть и обслуживать возросшие пассажиропотоки, особенно в районах нового жилищного строительства.

За пять лет введено 109 новых маршрутов, в том числе 43 городских, 32 пригородных и 34 междугородных. Кроме того, 92 маршрута продлены.

На 1 января 1976 г. маршрутная сеть, обслуживаемая ленинградскими городскими автобусными предприятиями и их филиалами в пригородной зоне, насчитывала 436 маршрутов, в том числе городских 198, из них по Ленинграду – 143, пригородных – 157 и междугородных 81 маршрут.

Протяженность маршрутной сети Ленинграда составила на 1 января 1976 г. 629,8 км и по сравнению с 1970 г. увеличилась на 42%.

Важнейшим показателем, характеризующим уровень обслуживания населения, является плотность транспортной сети (протяженность пассажирских линий, приходящаяся на 1 км² территории города). По сравнению с 1954 г. общая плотность сети увеличилась более чем в 3,5 раза.

Ежедневно автобусами перевозится более 2,5 млн пассажиров, что со-

ставляет около 1/3 от общего объема перевозимых пассажиров всеми видами городского пассажирского транспорта.

В связи со значительно возросшими объемами движения и в целях более рационального использования подвижного состава, улучшения обслуживания населения перевозками в годы девятой пятилетки выполнен большой объем работ по проектированию автоматизированной системы управления. В декабре 1975 г. сдана в эксплуатацию первая очередь АСУ автобусными перевозками, на которую возложены следующие задачи:

- автоматизированная обработка материалов визуального обследования пассажиропотоков;

- нормирование скоростей движения автобусов на маршрутах;

- формирование наряда по автобусному движению;

- составление расписаний и графиков движения автобусов на городских, пригородных и междугородных маршрутах;

- корректировка суточного плана выпуска автобусов на линию.

Начато проектирование автоматизированной системы контроля регулярности движения.

Все эти огромные изменения в развитии автобусного транспорта Ленинграда – яркое свидетельство правительства об улучшении обслуживания населения пассажирскими перевозками.



Туристы знакомятся с городом

Сегодня одной из актуальных тем на транспорте являются перевозки пассажиров в сельской местности. В центре внимания эти вопросы стояли и в XX веке. Предлагаем ознакомиться, как обстояли дела с перевозками сельского населения в Курганской области пятьдесят лет назад.

Перевозки пассажиров в сельской местности

Д. Федулов, Курганское транспортное управление



Автотранспортники Курганского транспортного управления уделяют большое внимание улучшению организации и условий перевозок пассажиров и расширению регулярного движения автобусов в сельской местности. Поставлена задача обеспечить в девятой пятилетке регулярным автобусным сообщением жителей всех сел Курганской области, а каждый населенный пункт связать автобусными маршрутами с районным центром.

Необходимость и реальность выполнения указанных задач подтверждает опыт работы транспортного управления по развитию и организации образцового обслуживания сельского населения пассажирскими перевозками в Притобольном районе нашей области.

В 1968 г. 95% сел Притобольного района были связаны автобусным сообщением, а каждый житель совершал в год в среднем 10 поездок. За два года увеличился парк автобусов и было открыто девять новых маршрутов, а количество поездок, приходящихся на одного жителя района,

составило в 1970 г. – 30. В настоящее время все сельские населенные пункты Притобольного р-на связаны автобусным сообщением. Улучшилась и культура обслуживания: коэффициент использования вместимости снизился с 0,741 до 0,636, а выработка на одно пассажироместо уменьшилась на 15% и составила 940 пассажиров и 43 000 пасс-км. Необходимо отметить, что наряду с ростом объемов перевозок пассажиров увеличилась и прибыль.

Опыт работы пассажирского автотранспорта в Притобольном р-не, а также проводимые изучения пассажиропотоков (по дням недели, месяцам и направлениям) и ознакомление с предложениями населения, руководителей колхозов, совхозов и сельских советов позволили уточнить требования, которые были положены в основу разрабатываемых мероприятий по развитию регулярного автобусного сообщения в сельской местности и полному удовлетворению потребностей жителей села в пассажирских перевозках.

Было установлено, что расписания движения автобусов по возможности должны быть составлены так, чтобы сельские жители ежедневно могли попасть в райцентр, центры сельских советов, колхозов, совхозов в первой половине дня до 9–10 ч, обратно вернуться во второй половине дня и из областного центра – в конце дня, а для многих колхозов, совхозов и сельских советов необходимо ввести в середине дня дополнительные автобусные рейсы. Расписания движения автобусов должны учитывать потребности проезда школьников, особенно домой из школ-интернатов в субботние и воскресные дни вечером и в понедельник утром обратно.

При разработке мероприятий по улучшению обслуживания сельского населения Курганской области автобусным сообщением особое внимание уделено приведению дорожного полотна как действующих, так и вновь открываемых маршрутов в соответствии с требованиями, позволяющими поддерживать на грунтовых дорогах регулярное автобусное сообщение максимальное число дней в году. Намечено на всех дорогах, по которым проходят автобусные маршруты, поднять земляное полотно, чтобы дорогу не заносило зимой снегом, и чтобы она быстро просыхала после дождей.

Автотранспортные предприятия управления совместно с райисполкомами определили сферы деятельности и

дали предложения об открытии новых автобусных маршрутов. Все материалы были представлены в Курганский облисполком и транспортное управление, где они были обработаны, согласованы с заинтересованными организациями и положены в основу разработанных мероприятий по улучшению обслуживания сельского населения автобусными перевозками.

Население Курганской области составляет более 1 млн чел, из них 57,2% проживает в сельской местности. В области насчитывается 1,5 тыс. населенных пунктов, из них только 113 не имеет автобусного сообщения.

Все центры колхозов, совхозов и сельских советов связаны автобусными маршрутами с районными центрами, а из 23 районных центров 14 имеют автобусные маршруты до г. Кургана. 127 центральных усадеб, колхозов и совхозов (36%) имеют прямое автобусное сообщение с областным центром, 336 (или 100%) – со станциями железных дорог и 135 (или 38%) – с аэропортами. Следует подчеркнуть, что из 14 тыс. км областных дорог лишь только немногим более 500 км (или около 4%) имеют асфальтовое покрытие.

В 1970 г. в Курганской области имелось 227 пригородных и 169 междугородных автобусных маршрутов (рисунок 1), на большинстве которых движение организовано ежедневно и только на 11 пригородных и четырех меж-



Рисунок 1. Схема автобусных маршрутов Курганской обл.

Таблица 1

Показатели	1970 г.	1972 г.	1972 г. к 1970 г., %
Коэффициент выпуска на линию	0,68	0,71	105
Выработка на одно среднесписочное пассажироместо:			
в пассажирах, тыс. пасс.	1,73	2	115
в пассажиро-километрах, тыс. пасс.-км	34,7	41	118
Коэффициент использования вместимости	0,6	0,62	103
Количество маршрутов	374	410	109
Объем перевозок, млн пасс.	17,16	19,16	112
Пассажирооборот, млн пасс.-км	345	418	120

дугородных маршрутах – через день, а на 14 пригородных и двух междугородных – два-три дня в неделю. Протяженность всех автобусных маршрутов более 23 тыс. км и ежедневно на них курсирует более 300 автобусов.

Курганское транспортное управление имеет два специализированных пассажирских автотранспортных предприятия, 12 смешанных автотранспортных предприятий и 11 автоколонн, которые расположены и обслуживают соответствующие сельские районы автобусными перевозками.

В девятой пятилетке намечено охватить все сельские населенные пункты автобусным сообщением. За пятилетие будет открыто 53 новых автобусных маршрута и продлен 31 действующий маршрут.

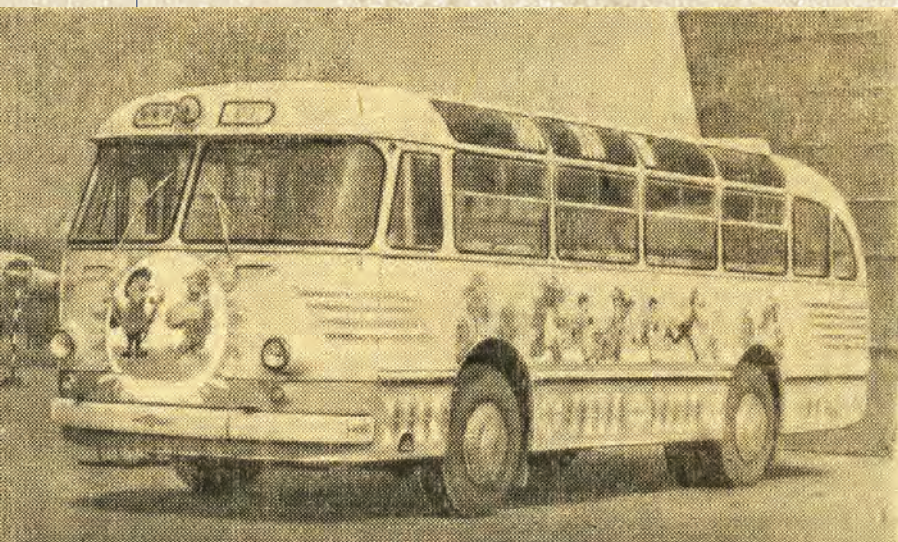
Транспортная подвижность сельского населения области к 1975 г. в расчете на одного жителя составит 40 поездок в год и количество перевезенных пассажиров на пригородных и междугородных маршрутах возрастет до 25 млн чел, т.е. увеличится в 1,4 раза (по сравнению с 1970 г.), а парк автобусов в 1975 г. должен достигнуть 600 ед. Коэффициент выпуска автобусов планируется довести до 0,8, коэффициент использования вместимости – до 0,65, время в наряде – до 12 ч.

Намеченные мероприятия успешно выполняются. За первые два года пятилетки открыто 18, продлено 12 автобусных маршрутов, что позволяет обслуживать 44 населенных пункта, не имевших ранее автобусного сообщения. В 1970–1971 гг. подъем земляного полотна осуществлен на 1000 км, а протяженность асфальтированных дорог увеличилась на 120 км. Улучшились и технико-эксплуатационные показатели работы автобусов пригородных и междугородных маршрутов (таблица 1).

Наиболее подходящей маркой автобусов для работы на пригородных и междугородных маршрутах как по своим провозным возможностям, так и по экономическим показателям является автобус ПАЗ-672, а для маршрутов, проходящих по асфальтированным дорогам, необходимы и автобусы типа ЛАЗ-695М и 697М. Однако следует отметить, что автобусы марки ПАЗ-672 для сибирских условий имеют недостаточное отопление в салонах. Кроме того, автобусы ПАЗ-672 при работе на грунтовых дорогах быстрее изнашиваются и поэтому их срок службы необходимо снизить.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 5, 1973 г.

Автобус для перевозки детей



Перевозка детей в дошкольные учреждения без родителей, впервые организованная в Калининграде, получает распространение и в других городах РСФСР.

С целью создания наиболее благоприятных условий при перевозке детей Мичуринский авторемонтный завод Минавтотранса РСФСР переоборудует автобусы ЛАЗ-695Б.

В таком «детском» автобусе перед передними дверями смонтирована выдвижная подножка и поручни с пневмоприводом, которые создают удобный вход и выход маленьких пассажиров.

В салоне приподнят пол таким образом, чтобы обеспечить более широкий обзор через боковые стекла. Шаг сидений регулируется в зависимости от возраста пассажиров.

Автобус вмещает 74 человека, которые располагаются на 22 трехместных и одном семиместном сиденьях.

Ознакомившись со статьей «Вахтовые перевозки нефтяников», можно узнать об особенностях использования вахтовых автобусов как для перевозки работников непосредственно к местам нефтегазодобычи, так и в межрейсовое время.

Вахтовые перевозки нефтяников

А. Обыденнов, Татарское ТУ

Сегодня Татарстан – крупный индустриальный район страны. Важное место в его экономике занимает машиностроение, нефтяная и нефтеперерабатывающая промышленность, автомобилестроение, энергетика, т.е. отрасли, в значительной мере определяющие технический прогресс в народном хозяйстве. Только одной нефти в Татарской АССР ежегодно добывают более 100 млн т.

Формирование в Татарии крупного индустриального комплекса повлияло на ускоренное развитие всех видов транспорта, особенно пассажирского. В транспортном обслуживании в условиях возникновения мощных пассажиропотоков, концентрированных по времени и направлениям, отчетливо проявились огромные эксплуатационные возможности автотранспорта общего пользования, его способность решать сложные народнохозяйственные задачи.

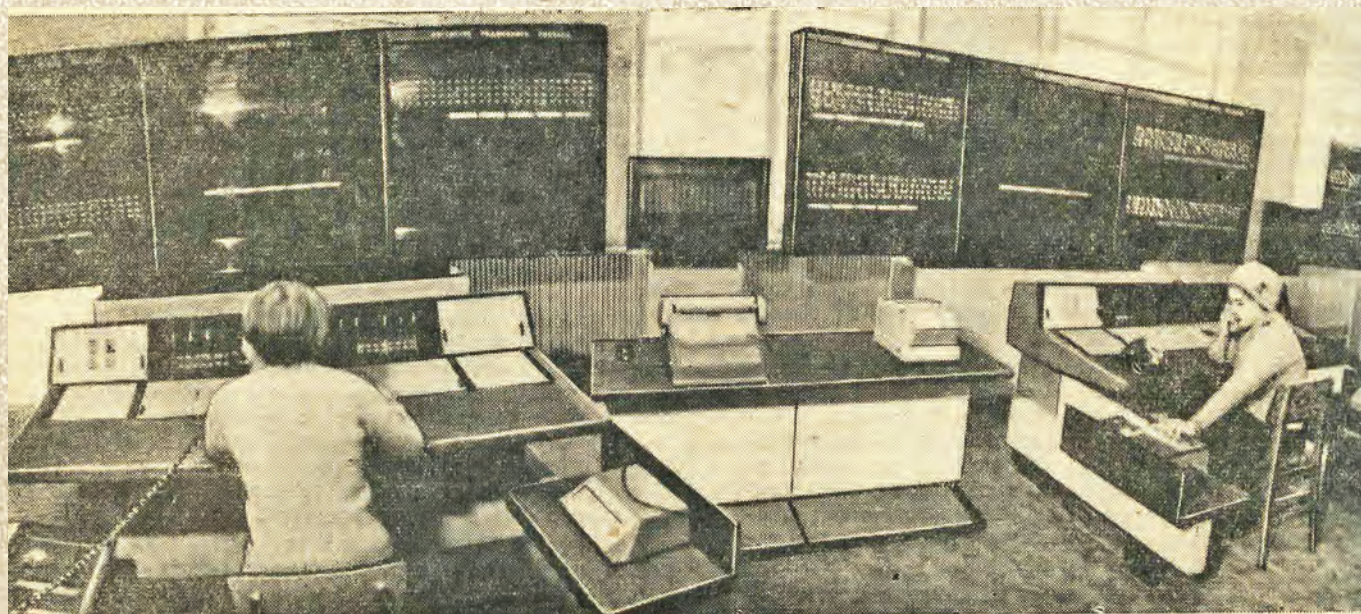
В настоящее время в Татарском транспортном управлении насчиты-

вается свыше 5 тыс. автобусов, которыми за год перевозится более 0,5 млрд пассажиров и выполняется около 7 млрд пасс. км. При этом большой объем приходится на вахтовые перевозки строителей и рабочих нефтяных месторождений, Камского автомобильного завода, Нижнекамского нефтехимкомбината и других строящихся предприятий.

Более 20 лет нефтяники Татарии пользуются услугами пассажирского автотранспорта общего пользования. В первые годы большой удельный вес перевозок вахт приходился на долю ведомственного автотранспорта, а наши АТП выделяли всего лишь 30–40 автобусов. Дальнейшее увеличение добычи нефти предопределило создание в нефтяной зоне Татарии специализированных пассажирских автотранспортных предприятий общего пользования с отделами и службами вахтовых перевозок. Со временем изменилась и организация работы автобусов,

улучшилась структура управления вахтовыми перевозками, совершенствовались формы взаиморасчетов с обслуживаемыми организациями. Если в первые годы в основу была положена работа автобусов из расчета почасовых тарифов, то в настоящее время работа их осуществляется по специальным графикам движения с оплатой по билетам и с комбинированной системой оплаты по билетам и за отработанные часы. Это позволяет экономично использовать подвижной состав и повысить культуру перевозок.

Организация работы вахтовых автобусов по специальным расписаниям дала возможность наиболее полно удовлетворить запросы нефтяников и с высокой эффективностью использовать подвижной состав. Согласно этим расписаниям, автобус совершает определенное количество рейсов в течение суток в различные пункты. Но для этого необходимо было рассредоточить время



Центр управления производством в Альметьевском производственном объединении пассажирского автотранспорта

начала и окончания работы на местах нефтегазодобычи.

Как известно, у нефтяников, а особенно у буровиков и ремонтников скважин в составе бригад небольшое количество рабочих. Первое время приходилось перевозить в автобусах по 10–15 чел. При новой системе появилась возможность в этих же автобусах перевозить и работников других организаций, например, строителей, обустривающих нефтяные промыслы.

Все это позволило высвободить определенное количество подвижного состава и применять автобусы большей вместимости. В период между «пиковыми» нагрузками часть автобусов находится в отстое на сборных пунктах или в гараже, что дает возможность организовать в дневное время их техническое обслуживание.

Другой формой организации перевозок является работа заказных автобусов. Автобусы ежедневно выделяют для обслуживания предприятий и организаций к определенному времени непосредственно на сборные пункты. В этом случае оплата за перевозку производится по месячным проездным билетам, а за межвахтовое время из расчета почасового тарифа.

Обязательным условием для выделения предприятиям автобуса по заказу является загрузка его не менее 70% от номинальной вместимости. В межвахтовое время автобусы используются, как правило, для доставки рабочих с одного места работы на другое, для перевозки приборов, инструментов, оснастки в упакованном виде и для других технологических целей. Это позволило высвободить определенное количество специальных грузовых автомобилей у нефтяников.

Выбор той или иной формы организации работы автобусов зависит от потребности обслуживаемой организации в перевозках. В конце каждого месяца подразделения объединений «Татнефть» и «Татнефтьстрой» представляют в автотран-

спортные предприятия заявки на перевозку рабочих, в которых указаны форма организации работы автобусов (специальная, заказная), пункты отправки и доставки вахты, количество рабочих, подлежащих перевозке по пунктам доставки и сменам. Службы эксплуатации АТП по вахтовым перевозкам рассматривают эти заявки, группируют их и составляют месячные графики работы автобусов (по каждому виду перевозок). При возникновении со стороны клиентов каких-либо принципиальных возражений или предложений по схеме организации перевозок на последующий месяц, они рассматриваются уже на уровне отделов транспортного управления и объединений «Татнефть» или «Татнефтьстрой».

При составлении графиков движения автобусов за основу берутся материалы обследования дорожных условий и нормирования скоростей, согласованные с ГАИ и заказчиками, объединяются в один рейс перевозки рабочих различных организаций, едущих в одну производственно-технологическую зону или по одинаковым направлениям внутри зон. Таким образом, путем подбора определяются сборные пункты доставки и количество пассажиров на них. При этом определяется марка и необходимое количество автобусов, так как в договорах предусмотрено, что если расстояние перевозки превышает 15 км, то номинальная вместимость автобуса считается по сидячим местам, а до 15 км – по общей вместимости. Затем инженер-диспетчер определяет время поездки в оба конца маршрута и подбирает второй рейс для этого автобуса.

Графики движения автобусов в рабочие и выходные дни, а также для перевозки вахт рабочих в ночное время составляются отдельно. Ежедневно выделяются резервные автобусы, что обеспечивает надежность доставки рабочих нефтяников и строителей на место работы. В целях обеспечения эффективного использования автобусов в межрейсовое время в сменно-суточных нарядах

предусмотрено использование вахтовых автобусов по разовым заявкам предприятий по субботам и воскресеньям на перевозках пассажиров в сельской местности, для экскурсий и поездок в пригородные зоны отдыха и т.д. На всех вахтовых автобусах в пути следования при наличии свободных мест разрешается перевозка попутных пассажиров. Для этого водителю выдаются проездные билеты, а для стимулирования продажи билетов выплачивается премия с выручки от проезда попутных пассажиров. Для удобства вахтовых рабочих во всех городах и рабочих поселках нефтяной зоны построены благоустроенные автовокзалы, в которых открыты столовые, буфеты, парикмахерские и комнаты отдыха. Диспетчерские пункты по отправке вахт нефтяников обеспечены радиотелефонной связью для оперативной координации движения автобусов на вахтовых маршрутах.

В Татарии вахтовые перевозки нефтяников осуществляются восемью специализированными автотранспортными предприятиями и их филиалами с общим количеством более 2 тыс. автобусов. Эти АТП имеют хорошую производственную базу и в этом немалая заслуга руководителей объединения «Татнефть», которые с большим пониманием относятся к нуждам автомобилистов. Коллективы всех автотранспортных предприятий работают стабильно, рентабельно и успешно выполняют свои социалистические обязательства.

Одним из крупнейших пассажирских автотранспортных предприятий управления, обслуживающих нефтяников, является Альметьевское производственное объединение пассажирского транспорта, в составе которого имеется более 1 тыс. автобусов и из них 800 занято на вахтовых перевозках. Это объединение – одно из лучших предприятий Татарского транспортного управления, где широко применяются передовые методы организации работы и прогрессивные формы оплаты труда, постоянно перевыполняются произ-

водственные планы, растет производительность труда. По итогам работы за 1977 г. объединению присвоено звание «Предприятие высокой культуры и организации труда».

В объединении в опытном порядке эксплуатируется автоматизированная система управления производством, позволяющая с помощью ЭВМ оперативно управлять производством и анализировать работу предприятия. Несколько лет функционируют центр управления производством и две станции диагностики. Коэффициент технической готовности парка в объединении больше 90%.

Кроме хорошо организованного технологического процесса ремонта и технического обслуживания подвижного состава, в объединении созданы хорошие производственно-бытовые условия. В двухэтажном доме быта расположены столовая, библиотека с читальным залом, комната отдыха, парикмахерская и т.д. Здесь же размещена амбулатория, в которой ведут прием врачи-специалисты.

В объединении сложился хороший трудовой коллектив. Взять хотя бы одно из девяти хозрасчетных подраз-

делений автоколонны № 6, руководимую кавалером ордена Трудового Красного Знамени В. Посредниковым. Коллектив автоколонны работает с опережением плана десятой пятилетки на три месяца. Коэффициент выпуска автобусов в автоколонне – 0,92, а производительность труда составляет 104,8% к плану.

Автоколонна круглосуточно, начиная с раннего утра и заканчивая далеко за полночь, обслуживает пять нефтегазодобывающих управлений, т.е. более 70 производственных участков в окрестностях Альметьевска. Протяженность автобусных маршрутов от 15 до 100 км (в один конец).

В коллективе автоколонны немало передовиков. По итогам прошедшего года бригада из 23 водителей, возглавляемая кавалером ордена Трудового Красного Знамени А. Камаловым, добилась звания «Лучшая бригада объединения». Работает бригада по методу бригадного подряда. Здесь внедрен звеньевой метод работы, что позволяет значительно повысить использование рабочего времени водителей. Бригада А. Камалова соревнуется с бригадой В. Сабирова, которая также неоднократно удостоивалась звания «Лучшая бригада объединения».

Таких коллективов немало и в других автотранспортных предприятиях нефтяной зоны, труд их в немалой степени способствует повышению

производственных показателей в целом всего Татарского транспортного управления, которому по итогам работы за I кв. этого года Коллегия Минавтотранса РСФСР и ЦК профсоюза присудила первое место и переходящее Красное знамя.

В заключение следует отметить, что в организации вахтовых перевозок нефтяников есть и нерешенные вопросы.

Для того, чтобы довозить нефтяников непосредственно до рабочего места (до буровой вышки или до скважины) нужны автобусы марки ПАЗ повышенной проходимости, и для перевозки бригад буровиков и ремонтников – микроавтобусы типа УАЗ также повышенной проходимости, которых, к сожалению, автомобильная промышленность выпускает очень мало. Учитывая особую важность этой отрасли народного хозяйства, пора бы, на наш взгляд, Минавтопрому выпускать для нефтяников специальные автобусы, имея в виду повышенную проходимость и соответствующую степень комфортности, т.е. с утепленным салоном, оборудованные радиоприемниками и телевизорами (особенно для рабочих ночных смен и перевозимых на дальние расстояния), холодильниками и т.д.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 9, 1978 г.



Доставка буровиков на объект



Посадка нефтяников в автобус на одном из сборных пунктов

В 1980 году впервые в нашей стране были проведены XXII Летние Олимпийские игры. О том, как было обеспечено транспортное обслуживание крупнейшего спортивного мероприятия, описано в журнале «Автомобильный транспорт» № 10, 1980 г.

На олимпийской вахте

А. Васильев, зам. министра автомобильного транспорта РСФСР



Линейка готовности

Олимпийские игры – выдающееся событие в международной спортивной жизни, отражающее стремление народов к миру. Они всегда привлекали к себе внимание миллионов людей.

Впервые Олимпийские игры проходили в столице первого в мире социалистического государства – в Москве, а также в столицах союзных республик Таллине,

Минске, Киеве и в городе-герое Ленинграде. Приняв на себя почетное право проведения Олимпиады-80, советские люди сделали все для того, чтобы Игры стали крупным международным спортивным форумом, наиболее полно отражающим благородные олимпийские идеалы.

В короткие сроки благодаря самоотверженному труду рабочих, инженерно-технических работников и специ-



Автобусы сводной автоколонны «Ростовавтотранса» и Липецкого транспортного управления доставили группу туристов

алистов многих отраслей народного хозяйства были построены, реконструированы и оснащены совершенной техникой прекрасные спортивные сооружения и другие объекты, на которых в период Игр обновлено большое число мировых, олимпийских и национальных рекордов.

Для обслуживания участников и гостей Олимпиады-80 были привлечены работники различных отраслей народного хозяйства, в том числе и автомобильного транспорта. На Минавтотранс РСФСР была возложена организация транспортного обслуживания советских и иностранных туристов на маршрутах их следования, на автовокзалах, автостанциях и транспортно-экспедиционных агентствах, перевозки туристов в олимпийских городах, а также оказание услуг автотуристам на станциях технического обслуживания автомобилей.

По просьбе туристских организаций столицы министерство выделило 4 тыс. автобусов, в том числе для обслуживания Интуриста – 1,6 тыс., Совета по туризму и экскурсиям – более 1 тыс., Бюро международного молодежного туризма «Спутник» – 1,2 тыс. автобусов. Для обслуживания Олимпиады-80 в Ленинграде было выделено около 1 тыс. автобусов, 150 легковых и 2,5 тыс. грузовых автомобилей.

Для размещения транспортных средств, привлеченных из других областей для перевозки гостей Олимпиады, в Москве было организовано 30 стоянок с диспетчерскими пунктами и необходимым оборудованием (моечными установками, компрессорами и др.). Для размещения технической и эксплуатационных служб использовались передвижные вагончики. Стоянки были обеспечены электроэнергией, водоснабжением и техническими средствами связи. Необходимое оборудование своевременно поставило республиканское объединение «Росавтоспецоборудование». В Ленинграде был построен специальный парк на 500 автобусов.

Своевременное прибытие автобусов в Москву и проведение накануне открытия Олимпиады генеральной репетиции по доставке туристов на стадион В.И. Ленина позволили заранее скоординировать действия туристских организаций и транспортников. Было проведено изучение передвижений туристов по городу и разработаны схемы автобусных маршрутов, за которыми закрепили определенные автоколонны и бригады водителей. Совместно с Оргкомитетом Олимпиады-80 были разработаны правила обслуживания автобусным транспортом советских и иностранных туристов.

Техническое обслуживание автомобилей иностранных автотуристов осуществлялось 39 станциями технического обслуживания, расположенными на ведущих в Москву автомагистралях. На 11 из них были созданы опорные пункты, где обслуживание и ремонт автомобилей иностранных марок выполнялось по договору с фирмой «Даймлер-Бенц» (ФРГ) и пятью другими зарубежными автомобильными фирмами.



Бригадиры сводной автоколонны Приволжского и Карачаево-Черкесского транспортных управлений

За период подготовки к Играм в соответствии с планом построено девять новых станций технического обслуживания автомобилей: в Ленинграде – две, Кингисеппе (Ленинградская обл.), Нальчике, Новгороде, Звенигороде, Домодедове, Балашихе (Московская обл.) и Лазаревской (Краснодарский край). Кроме того, капитально отремонтировано 19 СТОА. Многие станции технически перевооружены для обслуживания и ремонта автомобилей иностранных марок, для чего выделено 311 ед. импортного оборудования и 70 комплектов специального инструмента.



Водитель Николай Батицкий из Темрюкского АТП обслуживал во время Олимпиады делегации В/О «Интурист» и получил 10 благодарностей

Для своевременного оказания технической помощи легковым автомобилям иностранных туристов была разработана система оповещения, предусматривающая передачу сведений на СТОА о неисправных автомобилях на дорогах. Выделено 40 легковых автомобилей патрульной службы и 20 передвижных авторемонтных мастерских. В системе оповещения были использованы средства технической связи Минавтотранса РСФСР и ГАИ МВД СССР.

Министерством и транспортными управлениями проведена также большая работа по подготовке более 100 автовокзалов и автостанций и 100 транспортно-экспеди-

ционных агентств, расположенных на автомагистралях, по которым проходили маршруты следования иностранных туристов. Капитально отремонтировано 34 автовокзала и автостанции, открыто 42 новых транспортно-экспедиционных агентства.

Управление работой транспортных средств, станций технического обслуживания, автовокзалов и автостанций, а также транспортно-экспедиционных агентств осуществлялось по схеме, разработанной Минавтотрансом РСФСР и одобренной Оргкомитетом Олимпиады-80. Для осуществления оперативного руководства и контроля за работой автобусов в период Игр в Москве был создан специальный оперативный штаб во главе с начальником Московского управления пассажирского автомобильного транспорта В. Давыдовым. В распоряжении штаба находились 33 радиофицированных легковых автомобиля, из которых 12 были передвижными диспетчерскими пунктами. Связь между ними осуществлялась с помощью радиорелейной системы «Алтай».



Автобусы автоколонны Средне-Волжского ТУ на улицах Москвы

Заблаговременно была проведена практическая стажировка 300 бригадиров и начальников колонн на олимпийских трассах. Это позволило успешно провести обучение прибывших в Москву водителей автобусов на конкретных маршрутах перевозки туристов. Московское управление пассажирского автомобильного транспорта обеспечило размещение водителей и всего привлеченного персонала в общежитиях, организовало питание, бытовое и медицинское обслуживание.

В период Игр была обеспечена высокая техническая готовность привлеченных автобусов. В колоннах таких транспортных управлений, как Главкраснодаравтотранс, Московское, Горьковское, Ульяновское, Западно-Уральское, Костромское, Ярославское и некоторых других, она достигала 100%. Большую помощь в обслуживании автобусов Икарус оказала венгерская фирма «Могюрт».

В результате тесного контакта автотранспортников с работниками туристских организаций и сотрудниками ГАИ ГУВД Мосгорисполкома были приняты необходимые меры для недопущения срывов в транспортном обслуживании туристов и гостей Олимпиады. ГАИ ГУВД Мосго-

рисполкома организовало четкое регулирование движения транспорта по олимпийским трассам. Работниками автоинспекции оказана необходимая практическая помощь нашим водителям на маршрутах и на стоянках у спортивных сооружений.

Нельзя не отметить, что успешному проведению транспортного обслуживания Олимпийских игр способствовала действенная помощь, оказанная работниками ЦК профсоюза, а также Московского областного и городского комитетов профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог в создании хороших бытовых условий и организации культурного отдыха водителей и другого персонала.

Большое значение в успешном выполнении поставленных перед транспортниками задач имело соревнование, организованное между коллективами стоянок и автоколонн, а также водителями и ремонтными рабочими за своевременное и качественное обслуживание Олимпиады-80. Южно-Уральское, Калужское, Верхне-Волжское и Курское транспортные управления выступили в обращениях ко всем участникам транспортного обслуживания XXII Олимпийских игр с призывом выполнить свою работу на высоком организационном уровне.

Сегодня можно назвать победителей соревнования. Решением коллегии и президиума ЦК профсоюза лучшими признаны коллективы автоколонн Ставропольского, Брянского, Тамбовского, Оренбургского, Пензенского, Чечено-Ингушского и Калининского транспортных управлений, а также Московского управления пассажирского автомобильного транспорта и Главкраснодаравто-



Водитель Валерий Кондаков из Костромского ПАТП-1 отлично поработал на «олимпийских трассах» в Москве



Водители Армавирской АК 1715 Главкраснодартранса Владимир Пешков и Александр Коровушкин осматривают автобус перед рейсом



Группа передовых водителей управления «Ростовавтобус», обслуживавших гостей Олимпиады-80

транса. Звания лучших бригад по обслуживанию Олимпиады-80 присвоено бригадам Анатолия Диденко (Главкраснодаравтотранс), Алексея Зверева и Алексея Толстякова (Московское УПАТ), Владимира Кузина (Горьковское УПАТ), Александра Кузнецова (Ульяновское ТУ) и другим.

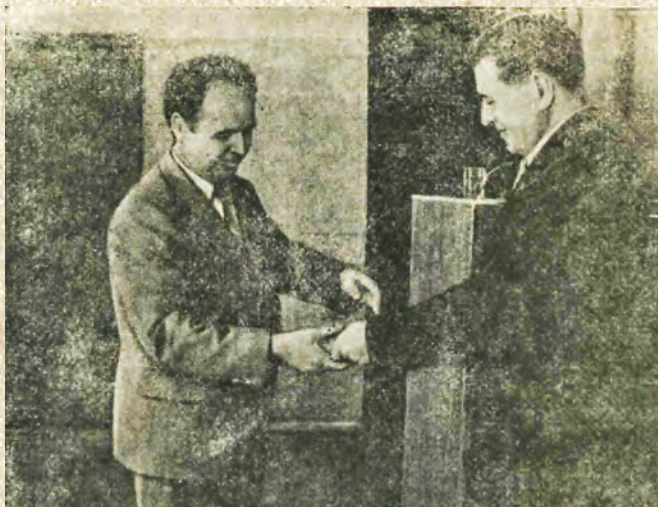
Многие водители, ремонтные рабочие и диспетчеры, которые приложили максимальные усилия и мастерство для успешного решения поставленной задачи, отмечены премиями, грамотами и благодарностями министерства, ЦК профсоюза и республиканских объединений. Среди них водители Иван Горлов (Оренбургское ТУ), Владимир Симонов (Башкирское ТУ), Евгений Ситник (Калининское ТУ), Анатолий Жуков (Калужское ТУ), Лев Рогов (Московское УПАТ) и многие другие. За высокое качество обслуживания более 1 тыс. водителей награждены почетными грамотами и денежной премией, а 2 тыс. водителей объявлена благодарность и выданы денежные премии.

В транспортном обслуживании Олимпийских игр участвовало от Минавтотранса РСФСР 13,6 тыс. работников, занятых на перевозке туристов в Москве и Ленинграде, на станциях технического обслуживания автомобилей, на автовокзалах и пассажирских автостанциях, в транспортно-экспедиционных агентствах. И автотранспортники с честью выполнили поставленные перед ними задачи, о чем свидетельствуют многочисленные благодарные отзывы от туристов, прибывших со всех континентов.

Вот как оценила работу водителей из Смоленского ТУ группа туристов из Англии: «Благодарим за хорошее отношение и внимание. Обслуживание транспортом великолепное. Спасибо!» Туристы из Финляндии, Японии, Канады, Швеции и Австралии написали водителям Ставропольского, Брянского и Тамбовского транспортных управлений: «Благодарим за отличное обслуживание, чуткое отношение и четкую работу автобусов». Туристы из ГДР благодарят водителей Башкирского ТУ: «Выражаем сердечную благодарность водителям автобусов за четкую работу. Уверены, что и в дальнейшем будете работать с такой же энергией». От группы советских туристов из Челябинской обл. поступила

благодарность в адрес водителей Оренбургского ТУ: «Благодарим водителя В. Кузнецова и его товарищей за четкую ритмичную работу автобусов. Огромное спасибо за спокойные дни и ночи, которые Вы посвятили нам во время нашего пребывания в Москве». Турист из Сыктывкара пишет: «По поручению нашей группы благодарю водителей Средне-Уральского ТУ за отличное обслуживание. Своим профессиональным мастерством, знанием олимпийских трасс, а также личными качествами – добротой и скромностью Вы создали отличное настроение. Большое спасибо!»

Накопленный опыт работы во время Олимпиады-80, внимательное отношение к пассажирам следует использовать в нашей повседневной работе по обслуживанию пассажиров в Российской Федерации. Основное внимание работников пассажирского автотранспорта должно быть направлено на увеличение выпуска автобусов на линию и совершенствование организации перевозочного процесса для полного обеспечения потребностей населения в пассажирских перевозках.



Министр автомобильного транспорта РСФСР Е. Трубицын вручает именные часы зам. начальника Центрально-Черноземного ТТУ Г. Николаеву

О том, по какому принципу развивались таксомоторные перевозки в нашей стране, можно узнать из статьи, подготовленной к 50-летию московского такси и опубликованной в журнале «Автомобильный транспорт» № 6, 1975 г.

Московскому такси – 50 лет

И. Шумилов, гл. инж. Мосавтолеттранса, С. Завьялов, инж.

В июне 1925 г. на улицах столицы появились первые легковые таксомоторы. Их было немного, всего несколько десятков, причем использовались автомобили французской фирмы «Рено» и итальянской «Фиат». И только в 1935 г. им на смену пришли советские легковые автомобили Горьковского автомобильного завода ГАЗ-А, затем ГАЗ М-1 и ЗИС-101.

После Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. таксомоторный парк Москвы пополнился новыми моделями автомобилей ГАЗ М-20 «Победа», ЗИМ и Московского автомобильного завода ЗИС-110.

Популярность этого вида пассажирского транспорта, представляющего определенные удобства и комфортабельность поездки, с каждым годом растет. Одновременно растет и количество таксомоторов, организуются новые таксомоторные предприятия, принимаются меры к улучшению их материально-технической базы.

В последние годы услугами такси ежедневно пользуются около 600 тыс. человек, т.е. почти каждый десятый москвич не менее 1 раза в сутки совершает поездку в такси.

В этой связи Мосгорисполком принимает меры по дальнейшему увеличению таксомоторных услуг – растет количественно парк такси, совершенствуется качественно его материально-техническая база, повышается культура обслуживания пассажиров.

В течение восьмой и за четыре года девятой пятилетки построены семь новых таксомоторных парков общей

вместимостью более 7 тыс. автомобилей, три гаража-стоянки на 500 машино-мест; реконструированы действующие предприятия.

К своему 50-летию юбилею таксомоторный транспорт Москвы располагает 16 тыс. автомобилей ГАЗ-24-01 «Волга», которые размещены в 20 специализированных таксомоторных парках, входящих в состав транспортно-го управления «Мосавтолеттранс».

Все новые таксомоторные парки размещены в промышленных зонах периферийных районов. Такое размещение транспортных предприятий продиктовано жизнью большого города, санитарно-гигиеническими требованиями, а также необходимостью более полного удовлетворения потребностей населения любого микрорайона в такси и экономической эффективностью использования каждого автомобиля.

Во втором квартале 1970 г. был завершен перевод на новые условия планирования и материального стимулирования всех предприятий Управления легкового автомобильного транспорта и тем самым созданы условия для повышения эффективности работы такси. В результате в несколько раз увеличился фонд развития производства, средства которого используются для совершенствования технического обслуживания автомобилей и улучшения всего транспортного процесса.

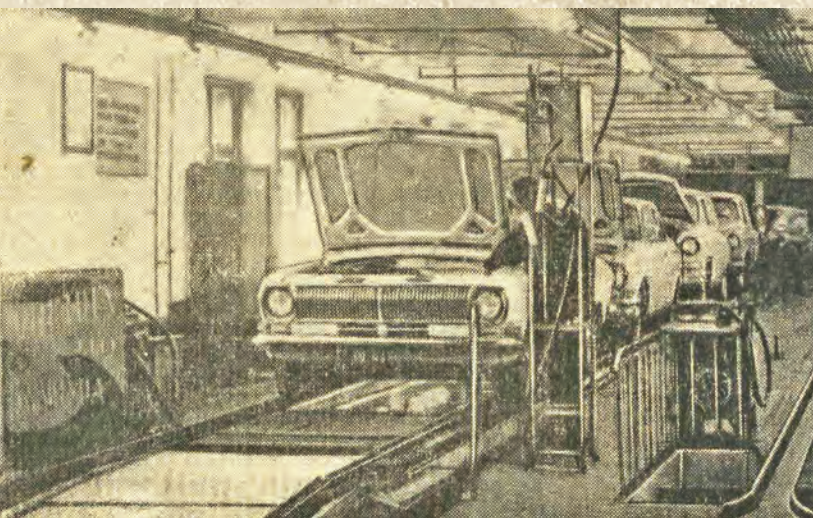
Применение плано-предупредительной системы технического обслуживания способствовало внедрению поточного метода с использованием механизированных конвейерных линий на ЕО, ТО-1, ТО-2.

В настоящее время зоны ЕО таксомоторных парков оборудованы моечными машинами моделей М-1100, М-115, М-118, установками для мойки дисков колес модели М-205 производства Бежецкого завода объединения «Росавтоспецоборудование».

Для механизации работ широко применяются солидолонагнетатели модели 390, установки для заправки трансмиссионным маслом модели 3119Б, маслораздаточные модели 367МЗ и воздухозаправочные колонки модели С-401.

В зонах заявочного и текущего ремонта широко используются отечественные подъемники различных конструкций.

Зоны обслуживания автомобилей и вспомогательные участки в большинстве таксомоторных парков выполнены и оснащены с учетом требований технической эстетики и научной организации труда.



Зона ТО-1 таксомоторного парка Мосавтолеттранса

Таблица 1. Оснащенность зон ЕО и ТО конвейерами

Зона	1970 г.	1975 г.
ЕО	85%	100%
ТО-1	80%	97,5%
ТО-2	87%	96%

Для проверки и установки углов управляемых колес автомобилей парки располагают оптическими стендами модели 1119 и электрическими модели К-111. При этом балансировка колес производится на стендах модели 191, а также на стендах импортного производства. В таксомоторных парках созданы также кузовные и малярные участки, оснащенные стендами для восстановления поврежденных кузовов и оперения, сварочными агрегатами, работающими в среде углекислого газа, окрасочными и терморадационными сушильными камерами, позволяющими производить окраску автомобилей стойкими синтетическими эмалями.

В связи с ростом таксомоторного парка, концентрацией большого количества автомобилей на автопредприятиях (от 650 до 1100 единиц), усложнением конструкции агрегатов и узлов, повышением требовательности к технической эксплуатации и безопасности движения, за последнее время широко внедряются устройства и стенды по технической диагностике.

Внедрение диагностики технического состояния автомобилей осуществляется объединенными усилиями научных и конструкторских организаций, в тесном контакте автотранспортников и автомобилестроителей.

Посты и участки по проверке тормозов, тягово-экономических характеристик, электрооборудования, установке углов управляемых колес, балансировке колес без их снятия, системы питания созданы во многих таксомоторных парках.

Большую помощь в работе по внедрению диагностики оказывают НАМИ, НИИАТ и другие научные организации.

К сожалению, возрастающие потребности в диагностическом оборудовании отечественная промышленность пока еще удовлетворяет не полностью. В этой связи положительную роль играет договор о научно-техническом сотрудничестве, подписанный 25 апреля 1973 г. коллективами Мосавтолегтранса, Объединения по производству автомобилей АвтоГАЗ, Заволжского моторного завода, Ярославского завода резинотехнических изделий, НАМИ, научно-исследовательским институтом шинной промышленности.

Основное внимание участники уделяют повышению качества и надежности автомобилей ГАЗ-24, их двигателей, комплектующих изделий и узлов.

На решение этой сложной задачи направлены разработанные участниками договора конкретные мероприятия, осуществление которых позволит повысить ресурс автомобиля до капитального ремонта, снизить в пределах 15–20% расход запасных частей.

В течение 1973–1974 гг. многое сделано научными работниками, конструкторами, технологами, автомобилестроителями в части улучшения технико-эксплуатационных характеристик автомобиля.

С другой стороны, было чрезвычайно важно, чтобы автомобили попадали в надежные руки, ведь сроки службы и эффективность использования техники зависят не только от конструктивного совершенства и качества изготовления, но и в не меньшей степени и от эксплуатации.

Мосавтолегтранс в приложении к договору наметил комплекс мероприятий для увеличения ресурса автомобиля ГАЗ-24-01 «Волга»:

обеспечить техническую эксплуатацию автомобилей в соответствии с требованиями, изложенными в инструкциях и рекомендациях завода-изготовителя;

постоянно совершенствовать методы и средства проведения технических обслуживаний и эксплуатационных ремонтов, добиваясь снижения их трудоемкости;

шире внедрять оборудование для балансировки колес;



1-й таксомоторный парк Мосавтолегтранса

обеспечить широкое внедрение средств диагностики технического состояния автомобилей с использованием современного оборудования;

при изготовлении и ремонте в автохозяйствах дефицитных деталей и узлов строго руководствоваться и соблюдать технические условия, разработанные АвтоГАЗом;

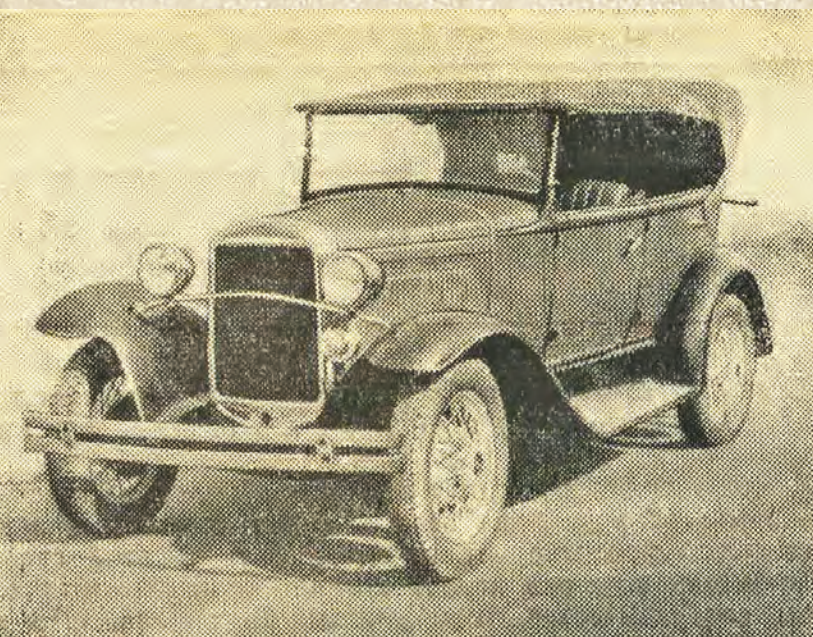
систематически проводить с водителями, ремонтными рабочими, ИТР и служащими занятия по изучению конструкции и особенностей эксплуатации автомобилей ГАЗ-24-01 «Волга».

Со дня подписания договора прошло два года, за которые достигнуты определенные результаты по повышению ходимости автомобилей ГАЗ-24-01 и их агрегатов. Так, по отчетным данным за 1974 г., средняя ходимость автомобилей ГАЗ-24-01, сдаваемых в капитальный ремонт, достигла 330 тыс. км, двигателей – 210 тыс. км, коробок передач – 230 тыс. км.

Правда, еще достаточно велики расходы, связанные с техническим обслуживанием и эксплуатационными ремонтами автомобилей.

Дальнейшее совершенствование материально-технической базы и оснащенность автохозяйств современным оборудованием являются одной из основных задач коллективов Мосавтолегтранса.

Высокое мастерство водителей, ремонтных рабочих и ИТР способствовало достижению в целом по управлению высоких показателей в 1974 г. Так, получено доходов более 145 млн руб., прибыли почти 26 млн руб. Платный пробег таксомоторов составил 1 276 637 тыс. км, коэффициент выпуска – 0,863, коэффициент платного пробега – 0,839; фондоотдача – 1,95 руб. и рентабельность производственных фондов – 35,45%.



Автомобиль-такси ГАЗ-А



Центральная диспетчерская служба такси



Рабочее место диспетчера по приему заказов на такси

Улучшению обслуживания пассажиров таксомоторными перевозками способствует созданная Центральная диспетчерская служба, имеющая в своем составе Бюро заказов на такси и четыре филиала.

Заказы на такси принимаются и исполняются круглосуточно. Для исполнения заказов на такси используется как телефонная, так и радиотелефонная связь. Причем последняя осуществляется с помощью комплекса УКВ-радиостанций с двусторонней связью. Правда, количество радиофицированных автомобилей-такси пока невелико – 400, причем сдерживающей причиной тому является трудность получения дополнительных радиочастот.

С 1976 г. планируется последовательная замена одноканальных радиостанций на многоканальные. Внедрение многоканальных радиостанций позволит не только резко увеличить эффективность эксплуатации каждого автомобиля, но и осуществить децентрализацию радио-

частот по филиалам бюро заказов, т.е. по различным районам города, а это, в свою очередь, повысит устойчивость связи и увеличит площадь, охватываемую действенной радиосвязью.

Наряду с развитием радиотелефонной связи разработана и находится в стадии опытно-промышленного внедрения автоматизированная система диспетчерского управления таксомоторным транспортом (АСДУ-ТТ), которая позволит:

- иметь информацию о наличии свободных таксомоторов на городских стоянках (количество и номера автомобилей-такси, находящихся на стоянке);

- передать информацию на диспетчерский пункт; накопить и обработать эту информацию на диспетчерском пункте и представить ее в удобном для диспетчера виде;

- осуществить автоматическую радиотелефонную связь диспетчера с водителем любого таксомотора, находящегося на стоянке, для передачи заказов на исполнение или других распоряжений.

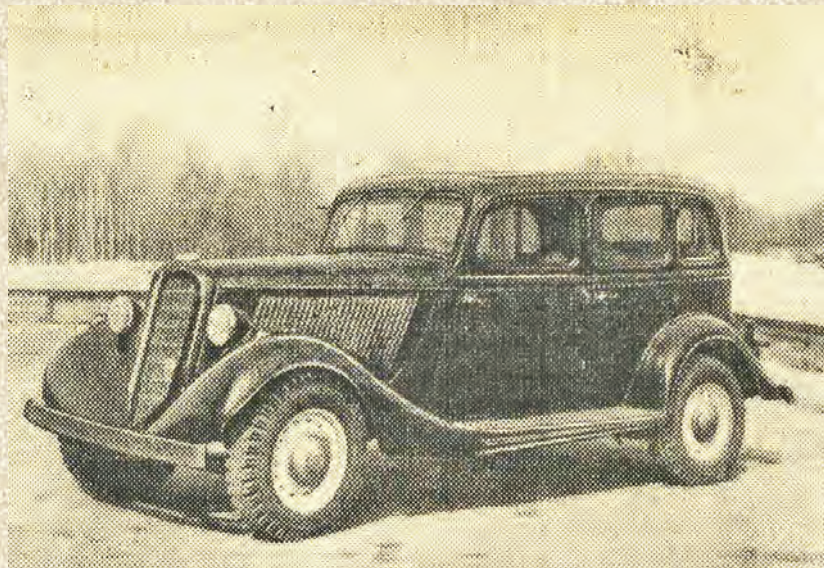
В ряде автохозяйств в порядке опыта внедряются центры управления производством (ЦУП) как первоначальная стадия создания автоматизированной системы управления в целом Мосавтолегтрансом.

Большой вклад в дело улучшения работы таксомоторного транспорта вносят изобретатели и рационализаторы.

Годовая экономия от использования рационализаторских предложений и изобретений в 1974 г. составила 867,6 тыс. руб. Повышение уровня работы по изобретательству и рационализации характеризуется ростом числа заявок на изобретения, поданных в Госкомитет по делам изобретений таксомоторными парками. В 1974 г. были поданы три заявки, а за первую половину 1975 г. – шесть заявок и оформляются еще три заявки.

Делу улучшения изобретательской и рационализаторской работы способствовала организация в начале 1974 г. управлением «Мосавтолегтранс» совместно с Московским городским советом ВОИР постоянного консультационного пункта по вопросам изобретательства и рационализации, причем консультационный пункт не только оказывает квалифицированную помощь по вопросам оформления заявок на изобретения и рационализаторские предложения, но и проводит регулярно, раз в месяц, экскурсии в таксомоторные парки инженеров по изобретательству и рационализации с целью обмена опытом работы по внедрению в производство новой техники. Кроме того, с начала 1975 г. проводится раз в неделю семинар повышения квалификации инженеров БРИЗов таксомоторных парков и автокомбинатов.

В деле ускорения технического прогресса должна сыграть определенную положительную роль недавно организованная при 19-ом таксомоторном парке постоянно действующая выставка работ новаторов автохозяйств Мосавтолегтранса. Выставка размещается в просторном зале и становится местом проведения консультаций и



Автомобиль-такси ГАЗ-М1

семинаров по вопросам изобретательства и рационализации.

Более ощутимых результатов в ускорении технического прогресса добиваются коллективы тех таксомоторных парков, где созданы творческие комплексные бригады по новой технике. Например, в 18-ом таксомоторном парке такую бригаду возглавляет гл. инж. И.М. Давыдов, а в 19-ом – гл. инж. В.Г. Цветков. Бригада по новой технике 19-го таксомоторного парка по итогам работы за 1974 г. была награждена Московским городским советом профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог Почетной грамотой. В состав бригады входят: токарь Г.С. Панов, фрезеровщик В.В. Быков, кузнец В.Н. Макаров, бригадир М.А. Степанов, слесарь В.М. Бабин, инж. БРИЗа Ю.Н. Баранов. Бригада изготовила необходимое оборудование, в том числе модернизированный конвейер для проведения ТО-2, стенд для балансировки колес, стенд для правки аварийных кузовов автомобилей и др.

Так, при модернизации конвейера ТО-2 совместно с НИИАТом, филиалом НАМИ и Росавтоспецоборудованием была разработана и принята система ТО-2 с проведением диагностики до и после обслуживания, что позволило избежать операций снятия узлов и деталей с автомобиля и тем самым обеспечить повышение производительности труда и повысить качество технического обслуживания.

Для развития таксомоторного транспорта и удовлетворения спроса населения на таксомоторные перевозки Мосгорисполком ежегодно выделяет целевым назначением необходимые ассигнования и оборудование для пополнения и обновления автопарка и совершенствования его производственной базы. Только в 1971–1973 гг. на эти цели было израсходовано более 45 млн руб.

В 2022 году, в январском номере журнала «Автомобильный транспорт», был опубликован материал, посвященный 100-летию со дня рождения Геннадия Леонидовича Краузе – первого директора московского Автокомбината № 1, который стал человеком-легендой, посвятив свою полувековую трудовую деятельность только этому предприятию. Осваивая новые технологии в сфере грузовых перевозок, он постоянно заботился о трудовом коллективе, без эффективной работы которого внедрение передового опыта на транспорте было бы невозможно. В основу публикации были положены воспоминания его коллег и соратников, знавших этого уникального человека не один десяток лет. Они рассказали в том числе и о проводимых на автокомбинате экономических экспериментах.

А вот в юбилейном издании журнала «АТ» читатели могут ознакомиться со статьей, в которой об экономическом эксперименте в области дальнейшего совершенствования планирования, экономического стимулирования и управления, проводимым с 1971 года Главмосавтотрансом – крупным транспортно-производственным объединением, куда входил и Автокомбинат № 1, рассказывает сам Г.Л. Краузе. Его выступление состоялось в Москве в Октябрьском Доме Союзов на Всесоюзном совещании-семинаре, посвященном данной теме, и было опубликовано в журнале «Автомобильный транспорт» № 8, 1974 г.

Экономический эксперимент в действии

Г.Л. Краузе, директор Автокомбината № 1

Коллектив автокомбината осуществляет свою деятельность в соответствии с экономическим экспериментом, проводимым Главмосавтотрансом с 1971 г.

Главмосавтотранс закрепил за автокомбинатом организации строительной индустрии города. Объемы перевозок, предусмотренные договорами, составляют номенклатурный план автокомбината. Планирование направлено, в первую очередь, на обеспечение перевозки всей номенклатуры грузов закрепленных за нами предприятий.

Выполнение плана перевозок по номенклатуре обеспечивает ритмичную работу предприятий, создает им устойчивое финансовое положение и гарантирует плановую прибыль, доходы, фонды экономического стимулирования и заработной платы, право и возможность на выплату премий всем категориям работников. С этой целью за автоколоннами и филиалами закреплены заводы и другие объекты, а в качестве основ-

ного планового показателя устанавливаются объемы перевозок грузов по номенклатуре, а также коэффициенты выпуска и пробега автомобилей.

Грузоотправители в соответствии с договорами представляют информацию о предстоящих объемах перевозок в пределах суточного плана, которая передается Вычислительному центру Главмосавтотранса для оперативного планирования сменно-суточного задания водителям.

При индустриально-поточном строительстве особое место занимают перевозки железобетонных изделий и конструкций по часовому графику с домостроительного комбината №1, из продукции которого возводится около 1 млн м² жилья, или 25% всей вводимой в Москве жилой площади.

Транспортно-монтажный график, т.е. расписание движения автомобилей, рассчитанное по часам и минутам, разрабатывается на основе номенклатурного графика строитель-

но-монтажных работ, в котором указано наименование изделий и время доставки их на объект. Планирование перевозок грузов по часовым графикам производится на ЭВМ Вычислительным центром.

Отцепка панелевозов на строительной площадке позволяет вести монтаж с колес и значительно сокращает время простоя на разгрузке. Отклонения, которые могут возникнуть в процессе перевозок, ликвидируются за счет использования резерва – дополнительных автомобилей, выделяемых в распоряжение домостроительного комбината, стоянка которых организована непосредственно на заводах железобетонных изделий. При этом широко используется радиосвязь, пункты которой находятся на всех строящихся объектах.

При доставке отделочных материалов и некоторых наименований железобетонных изделий широко применяются контейнеры с предварительным комплектованием этих грузов. Внедрение разных типов

контейнеров обеспечивает эффективность системы домостроительный комбинат – автотранспортное предприятие – строительный объект и позволяет применить унифицированные погрузочно-разгрузочные механизмы, повысить сохранность грузов.

В содружестве автотранспортников и строителей в их взаимной ответственности и заинтересованности в конечных результатах работы по инициативе водителей родился бригадный метод доставки грузов.

Бригады водителей закреплены за бригадами монтажников и несут обоюдную ответственность за своевременную сдачу строящегося объекта. Если раньше задачей каждого водителя являлось выполнение индивидуального задания, то сейчас ответственность за своевременную и комплектную перевозку деталей стала коллективной.

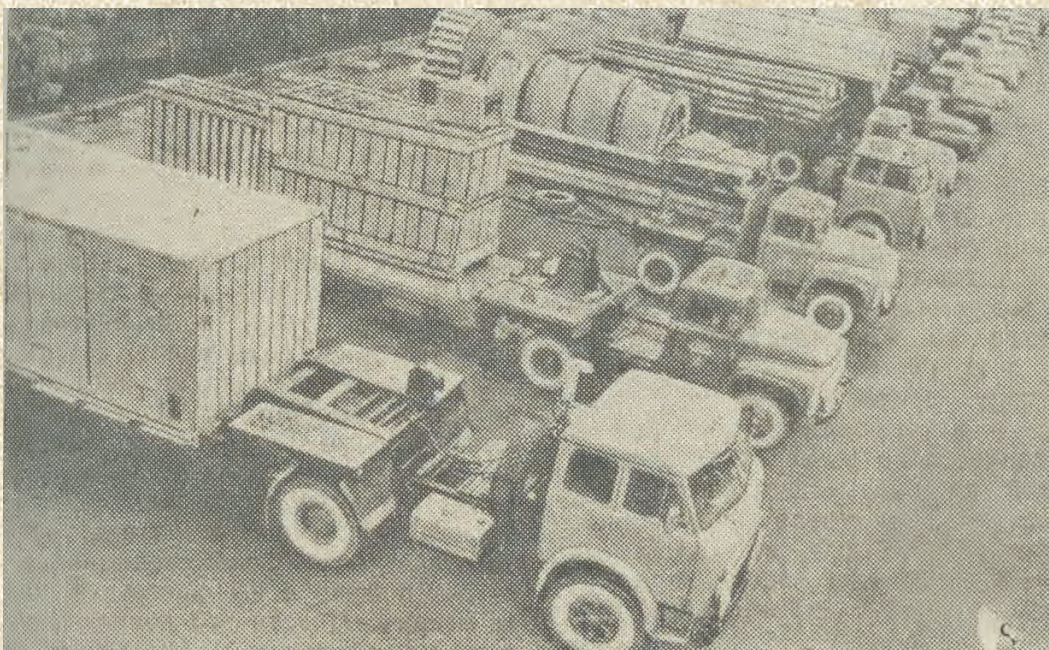
В результате усилилась взаимопомощь, возросла руководящая роль бригадиров.

Так, бригадир М.А. Новиков возглавляет бригаду из 7 человек, работающих на автомобилях-панельовозах МАЗ-504.

Бригада в I квартале 1974 г. достигла выработки на один автомобиль 4820 т, режима работы 12,8 ч и коэффициента выпуска автомобилей на линию 0,893.

В настоящее время расчеты с домостроительным комбинатом производятся в целом на корпус после окончания его строительства. Это создает общность интересов в своевременном и досрочном завершении строительства, что имеет большое народнохозяйственное значение. Из сказанного очевидно, сколько не нужно и даже вредно планировать обезличенные тонно-километры, а ведь до недавнего времени они были основным плановым показателем.

В последние годы автокомбинат создал сеть филиалов-стоянок вблизи заводов промышленности строительных материалов. Это, безусловно, позволило улучшить их обслужива-



Специализированный подвижной состав на территории Автокомбината № 1

ние, обеспечить перевозку всей выпускаемой номенклатуры грузов, довести пробег с грузом до 0,56 (максимальный для автотранспортных предприятий, обслуживающих строителей Москвы), повысить выработку подвижного состава и за счет вывода автомобилей с основной стоянки расширить ремонтную зону. Но в то же время организация 16 филиалов, на которых сосредоточено более 70% подвижного состава из общего количества 1400 автомобилей и 1200 прицепов и полуприцепов, вызвала и некоторые трудности в управлении перевозочным процессом, организации технического обслуживания и ремонта автомобилей, а также материально-технического обеспечения.

Для повышения эффективности подвижного состава проводится большая работа по специализации и универсализации транспортных средств. Так, филиал № 10 имеет переоборудованные своими силами полуприцепы-самосвалы на базе полуприцепа МАЗ-5205, на которых перевозятся как сыпучие грузы, так и стеновые материалы.

Развитие автокомбината, высокие темпы роста показателей в пятилетнем плане выдвинули на одно из пер-

вых мест внедрение автоматизированной системы управления. Внедрение АСУ в автокомбинате – это не дань моде, а настоятельная необходимость.

В 1971 г. создана специальная лаборатория по разработке и внедрению АСУ, работающая под научным руководством ЦЭМИ Академии наук СССР. Разработке и внедрению АСУ предшествовала большая подготовительная и исследовательская работа по изменению технологии и организации производства, структуры управления, преодолению «психологического барьера», подготовке и обучению кадров.

В автокомбинате разработаны и внедряются три функциональные подсистемы АСУ: управления перевозочным процессом, процессами технического обслуживания и ремонта подвижного состава, материально-техническим обеспечением.

В качестве примера остановлюсь на централизованной системе управления процессом технического обслуживания и ремонта, как первого этапа подсистемы АСУ технической службой.

Мы начали с пересмотра методов организации и управления подразделениями.

Новым в этой перестройке является создание центра управления производством и организация специального комплекса подготовки производства с участием комплектации.

Управление производством осуществляет центр, которому переданы в оперативное подчинение производственные площади, трудовые и материальные ресурсы, все средства производственной связи, источники информации. Обеспечение производственных комплексов необходимыми запасными частями и материалами, а также снабжение филиалов возложено на комплекс подготовки производства. Информационной базой этого подразделения является внедренная система учета, контроля и регулирования запасов. Вместе с новой системой учета и контроля изменен документооборот.

Наличие центральной базы технического обслуживания и ремонта дает возможность организовать поточные линии технического обслуживания, специализировать подразделения, эффективно использовать оборудование, внедрять современную технологию.

Большое внимание уделяется диагностике.

Мы рассматриваем ее как неотъемлемую часть общего технологического процесса.

Наряду с созданием отдельных линий устанавливается также диагностическое оборудование на поточных линиях технического обслуживания.

Внедрение основных положений централизованной системы управления позволило снизить простои автомобилей на техническом обслуживании и в ремонте на 13% при одновременном уменьшении количества ремонтных рабочих на 5%, а вспомогательных рабочих на 3% и создать необходимые предпосылки для последующего поэтапного развития централизованной системы управления.

Разработанные нами программные комплексы дали возможность получать с ЭВМ ежедневно и нарастающим итогом информацию о вы-

полнении плана по номенклатуре, объему грузоперевозок и доходов, о результатах работы автомобилей и о выполнении водителями месячного плана, пересчитанного на фактическое расстояние и дни работы.

Эта информация позволяет принимать оперативные меры по устранению отклонений в перевозочном процессе и ликвидации причин, их вызывающих.

Большой объем информации и необходимость получения ее в кратчайшие сроки обусловило создание на автокомбинате филиала Вычислительного центра Главмосавтотранса.

В центре внимания руководства предприятия находятся вопросы наиболее эффективного использования фондов материального поощрения.

Для усиления ответственности и заинтересованности ИТР и служащих изменена система материального поощрения в соответствии с принципами стимулирования, разработанными Главмосавтотрансом.

Предусмотрена зависимость размера премии от темпов роста встречного плана прибыли против пятилетнего.

Обязательным условием премирования руководства предприятия является выполнение номенклатурного плана перевозок грузов и плана прибыли. В качестве дополнительных условий премирования установлены: для заместителя директора по перевозкам доходы на 1 км пробега и коэффициент использования пробега; для главного инженера коэффициент выпуска автомобилей на линию и расходы на техническую эксплуатацию подвижного состава; для главного экономиста расходы на рубль доходов и производительность труда и так далее.

Для ИТР и служащих подразделения условия премирования разработаны в зависимости от поставленных перед ними задач. Например, персоналу службы организации и планирования перевозок – план по номенклатуре, коэффициент использования пробега.

Значительное внимание уделяется вопросам совершенствования материального стимулирования ремонтных рабочих и водителей.

Применяя общегосударственные системы премирования и используя предоставленные нам права в соответствии с проводимым экспериментом, коллектив автокомбината разработал гибкую систему материального стимулирования, обеспечивающую повышение заинтересованности всех категорий рабочих в выполнении и перевыполнении установленных им конкретных заданий. Для обеспечения выполнения планов строительства в условиях возникновения пиковых нагрузок устанавливаются временные (сезонные) системы премирования.

Водители получают премию за выполнение часовых графиков доставки грузов и выполнение сменного задания. Ремонтным рабочим премия выплачивается за простой автомобилей в ремонте в пределах плана, обеспечение установленной нормы запаса на промежуточном складе, своевременное и качественное выполнение работ.

Руководителям подразделений и бригадирам по согласованию с цеховыми комитетами предоставлено право в пределах общей суммы начисленной премии уменьшать или увеличивать размер премии отдельным рабочим в пределах 50% в зависимости от их личного вклада в общие результаты работы.

Условия премирования всех категорий работников до их утверждения широко обсуждаются на цеховых комитетах с привлечением актива. Широко применяем также и формы морального стимулирования.

Три года работает коллектив автокомбината № 1 в условиях новой системы. За это время прибыль возросла на 25%, а объем перевозок на 20%. Мы уверены, что и план четвертого, определяющего года девятой пятилетки в объеме 7 млн руб. по прибыли и 13 млн 277 тыс. т по перевозкам грузов будет успешно выполнен.

Еще один материал, опубликованный в журнале «Автомобильный транспорт» всего лишь менее двух десятков лет назад, безо всякого сомнения было решено напечатать именно под рубрикой «По колее былых времен». Речь идет о воспоминаниях первого Министра транспорта России Виталия Борисовича Ефимова, занимавшего эту должность с 1991 по 1996 гг.

1990-е годы – непростое время в истории нашей страны – период распада Советского Союза и перехода экономики на рыночные отношения. Немногие автотранспортные предприятия и автохозяйства выстояли в те годы. Вот что рассказывает Виталий Борисович об этом периоде в интервью нашему изданию («Автомобильный транспорт» № 10, 2005 г.).

Как это было

Самое большое влияние на разрушение работы всего реального сектора экономики, в том числе и на эффективность системы управления автотранспортом, начал оказывать Закон СССР «О государственном предприятии (производственном объединении)», принятый еще в 1987 г., который вводил обязательную выборность руководителей предприятий, а также предоставлял им возможность самостоятельно принимать решения о номенклатуре и объемах выпуска продукции и оказании транспортных услуг.

Такая возможность, предоставленная выбранным руководителям, в действующей тогда еще плановой системе привела к началу разрушения кооперационных и торговых связей, поскольку появилось немало таких руководителей, которые без согласования с потребителями стали изменять им номенклатуру поставок изделий своего производства, их количество и сроки поставки или выполнение транспортных и других услуг. Часто на крупных предприятиях останавливалось производство из-за непоставок по кооперации комплектующих изделий.

В связи с неуправляемым спадом производства десятилетиями отлаженная система начала, естественно, приходить в состояние анархии. Нарушились ритмичность, объемы и скорость доставки, взаимосвязь на стыках с другими видами транспорта. Самое большое негативное влияние на транспортные системы оказывало снижение объемов производства, строительства, а, следовательно, и объемов грузовой базы. Начали разрушаться высокоэффективные транспортные технологии, снижаться производительность и потребность экономики в транспортных услугах. Экономическое и финансовое состояние некогда благополучных транспортных предприятий стало выходить на уровень критической рентабельности.

В соответствии с законом, государственные федеральные органы и региональные не имели права вмешиваться в любую хозяйственную деятельность предприятий. Это положило начало ликвидации региональных управлений в различных министерствах СССР и РСФСР.



В.Б. Ефимов рассказывает, «как это было»

На месте региональных транспортных управлений начали создаваться концерны, которые не имели юридических прав для воздействия на хозяйственную деятельность предприятия и перестали быть связующим звеном федеральной системы безопасности и организации транспортных цепей с хозяйствующими субъектами.

В результате у транспортников рухнула и вышла из строя региональная система управления автотранспортом и рациональными грузоперевозками, осуществляемыми по высоким транспортным технологиям. Как результат – невосполнимые потери квалифицированных руководящих кадров в отрасли...

...Вторая основная причина, повлиявшая на развал автопредприятий, – это шоковая терапия, которая уничтожила денежную систему: она просто перестала работать. Деньги к концу 1992 г. обесценились, инфляция составила 2900% и более. Пропали все сбережения у населения.

Люди перестали ездить, летать, в результате произошел резкий спад пассажиропотока. У предприятий рухнули все оборотные средства, не за что было покупать материальные ресурсы для производства. Банковская система почти не работала, деньги из-за длительных сроков переводов обесценивались. Объемы производства в стране снизились на 50%, транспорт остановился, потому что не было работы, так как грузовая база уменьшилась в 2–2,5 раза. Началось увольнение работников, платить было нечем, подвижной состав обновлять соответственно тоже было не на что.

В этот период именно руководители России придумали новую систему расчетов, которая частично спасла реальный сектор экономики. Эта феноменальная система называлась «Бартер» и «Взаимозачеты».

Эта уникальная система сумела на несколько лет заменить финансово-денежную систему, превратившись в денежный эквивалент. Многие предприятия даже заработную плату сотрудникам выдавали производимой продукцией, которую каждый, как умел, реализовывал на рынке.

Взаимозачетная система частично обеспечивала функционирование финансовой системы в тех нишах, где не мог функционировать бартер.

Именно «шоковая терапия» нанесла основной ущерб российской экономике и социальному уровню жизни.

Ее результаты обесценили огромные основные фонды, создали базу для передела собственности за бесценок. В связи с отсутствием средств к существованию, ваучеры также продавались за бесценок.

Именно «шоковая терапия» явилась катализатором всеобъемлющей коррупции.

Трудно оценить, была ли специально проведена «шоковая терапия» в преддверии массовой приватизации или это поспешность в форсировании перехода к новой экономической реформе, но именно такое сочетание и позволило уникальным образом разрушить мощнейший экономический потенциал Российской Федерации.

Третье – это волна приватизации.

В начале 1992 года Министерству транспорта России были переданы все функции от государственного концерна «Росавтотранс» как раз во время вхождения страны в период «шоковой терапии» и массовой непродуманной приватизации, волна которой превратилась в цунами и заставила всех нас заниматься не улучшением организации работы транспорта, а спасательными работами по сохранению всех видов транспорта, в том числе и автомобильного.

Массовая приватизация началась по указу Президента РФ № 721 (1992 г.). Под приватизацию попали автотранспортные предприятия (АТП), имевшие основные фонды стоимостью менее 50 млн руб., т.е. практически все АТП. На приватизацию давалось 3 месяца, в течение которых каждому предприятию надо было выбрать один из трех вариантов. Кто не успевал в течение месяца пода-

вать документы, тех приватизировало Госкомимущество по своей схеме. Конечно, директора предприятий на это не могли пойти. Большинство из них приватизировалось по так называемой сельскохозяйственной схеме, когда пакет акций отдавался работникам этого предприятия и их руководителям.

Посудите сами, государственные предприятия, которые эффективно работали до 1992 г., перешли в частное пользование к тем же руководителям и к тому же коллективу, и по всей жизненной логике они должны и обязаны были работать более эффективно, а случилось обратное: все они в одночасье остались безработными и финансовыми банкротами.

Приватизацию в стране провели в тот период, когда нельзя было это делать. Убыточные предприятия не приватизируются. Сначала делается санация, назначается внешний управляющий, доводят предприятие до уровня прибыльного, а уже потом приватизируют. А это тысячи, десятки тысяч предприятий, которые стояли без работы.

Конечно, приватизация их добила. На автотранспорте, особенно в начальный период, где основные пакеты акций взяли те же директора с теми же коллективами, которые каждый день выходили на ту же работу, какой же смысл им было становиться владельцами этих предприятий и ничего не делать. Жили они в основном за счет построенных при Советской власти Министерством автомобильного транспорта огромных производственных баз, которые сдавали в аренду и этим кормились, потому что возить было нечего.

Тогда мы собрали «Высший совет» Министерства транспорта (был такой неофициально), в который входили только директора департаментов, министр и его первый заместитель. Видя, что идет такая дикая массовая, неподготовленная приватизация, которая неизвестно что принесет стране (я повторю: убыточные предприятия никогда не приватизируются), мы приняли ряд решений. Одним из решений совета было принятие негласной концепции:

принять все дозволенные и недозволенные меры, подключить всех, кого можно, но вывести из-под приватизации всю транспортную инфраструктуру;

в приватизированных предприятиях оставить как можно больший пакет государственных акций;

максимально оставить в государственной и муниципальной собственности предприятия государственного и социального значения.

В принципе свое решение совет практически выполнил по всем направлениям.

Это решение было не противодействие политической линии руководства страны по переходу к новой экономической формации. Решения были продиктованы четким пониманием того, что, во-первых, проведение массовой приватизации огромного транспортно-дорожного комплекса в несколько месяцев может привести к тяжелейшим последствиям не только для транспорта, но и

для всей экономики страны. Во-вторых, нужно было выиграть время для того, чтобы разобраться в стихийной ситуации, выработать позиции, методики, чтобы перевести процесс от массовых к точечным методам приватизации. Мы понимали, что для приватизации сотен тысяч хозяйствующих субъектов на транспорте должны пройти не месяцы, а годы. И проводить приватизацию следует после ликвидации последствий «шоковой терапии».

В этой связи удалось убедить правительство принять решение об особенностях приватизации транспортно-дорожного комплекса, в том числе отдельно по автомобильному транспорту.

На первом этапе нам удалось вывести из-под приватизации автомобильные дороги и весь пассажирский транспорт, однако не удалось распространить это на весь грузовой транспорт...

...Если подвести итоги, в период приватизации 1992–1996 гг. мы сохранили в государственной собственности автомобильные дороги, 100% автобусного парка общего пользования, почти полностью международный с 50-процентным пакетом акций в собственности государства и где-то около половины – грузового (в автоколоннах). Сохранили мы и отраслевые учебные заведения.

Была разработана структура и организована деятельность нового общетранспортного Министерства Российской Федерации, созданы его федеральные и региональные структуры, а также система взаимодействия с международными, федеральными, региональными администрациями и транспортными предприятиями.

Была организована разработка нового транспортно-законодательства и нормативно-правовой базы ре-

гулирования транспортных систем в рыночных условиях. Созданы условия для начала глубокой модернизации авиационного, автомобильного, речного, морского транспорта и дорожного хозяйства. Заново организованы федеральные и региональные системы управления безопасностью транспортного комплекса, отвечающие новым экономическим условиям.

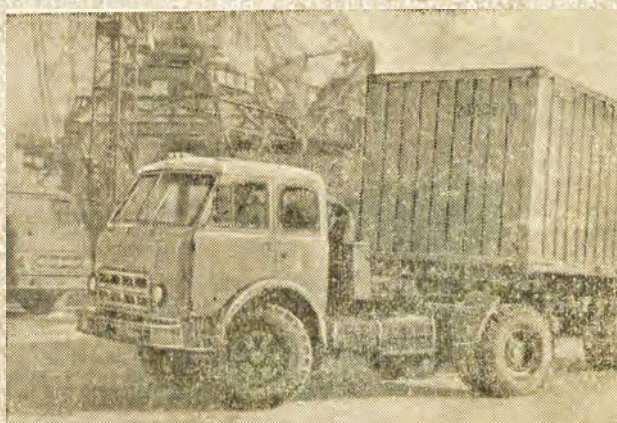
Но настало время, когда министр не мог никак повлиять на ряд происходящих процессов. В этой связи я обратился с рапортом об отставке к Президенту РФ Б. Ельцину. В нем, изложив суть сложившейся обстановки, констатировал: «Есть рубежи, через которые переступить ни как министр, ни как гражданин России не могу».

Служить Отечеству и Президенту РФ могу только с пользой за порученное дело.

Именно в этой связи прошу отставки».

(От редакции «АТ». После принятой отставки В. Ефимов с 1996 по 2001 г. был назначен торговым представителем Правительства РФ в Венгрии. С 2002 г. по настоящее время является Председателем Комитета по транспорту и экспедированию Торгово-Промышленной палаты РФ. В 2003 году он обосновал концепцию, а затем организовал создание Союза транспортников России (СТР) в целях консолидации и координации деятельности транспортников России по защите интересов предприятий всех видов транспортной деятельности. С момента основания СТР до настоящего времени является бессменным Президентом Союза транспортников России. Является депутатом Государственной Думы РФ, членом Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры.)

На земле камчатской



Специализированный подвижной состав Петропавловской автоколонны 1400, обслуживающей морской порт по завозу и вывозу грузов в контейнерах

Большой вклад в освоение природных богатств Камчатки вносят автомобилисты Камчатского транспортного управления. Осуществляя перевозки различных народнохозяйственных грузов промышленности и сельского хозяйства, участвуя в строительстве и ремонте дорог, обслуживая строительные объекты, автомобилисты автотранспорта общего пользования постоянно совершенствуют транспортный процесс, внедряют передовые методы перевозок. Так, в последнее время постоянно увеличиваются объемы и расширяется номенклатура грузов, перевозимых в контейнерах. Особенно это выгодно клиентуре, получающей или отправляющей грузы через морской порт, так как перевозки грузов в контейнерах значительно сокращают сроки доставки и снижают транспортные издержки вследствие ликвидации промежуточных перевалочных операций.

Опубликовано в журнале «Автомобильный транспорт»

№ 5, 1974 г.

Статья о подготовке к приему в эксплуатацию автопоездов КамАЗ была написана в 1973 году, когда завод только готовился к их производству и проводил широкие всесторонние испытания нового подвижного состава. Вместе с тем автор статьи – А. Зарубин, заместитель главного конструктора ЗИЛ – наряду с описанием технических особенностей готовящихся к выпуску трех семейств автомобилей, призвал автотранспортные предприятия заранее готовиться к приему их в эксплуатацию, предлагая провести для этого широкий комплекс мероприятий.

Своевременно подготовиться к приему в эксплуатацию автопоездов КамАЗ

А. Зарубин, зам. главного конструктора ЗИЛ

Вся страна строит комплекс камских автомобильных заводов. Идет огромная созидательная работа, по завершению которой страна обогатится одним из крупнейших производственных комплексов в мире, самым крупным заводом в Европе по выпуску большегрузных автомобилей.

К работе по созданию автопоездов КамАЗ был привлечен ряд организаций: конструкция автомобилей-тягачей разработана коллективом отдела главного конструктора ЗИЛ; конструкция силовых агрегатов (двигатель-дизель со сцеплением и коробкой передач) коллективом отдела главного конструктора ЯМЗ; конструкция самосвальных устройств – коллективом отдела главного конструктора Минского автозавода; конструкция прицепов – ГKB по прицепам; конструкция полуприцепов – ОГК Одесского автосборочного завода.



Грузовой автомобиль КамАЗ-5320 с прицепом ГKB-3350

Все заводские испытания проводились рабочей группой сотрудников ЗИЛ с участием представителей НАМИ,

полигона НАМИ, НИИАТ, КамАЗ, ЯМЗ, МАЗ, ОдАЗ, ГKB по прицепах, НИИавтоприборов и других организаций.

Базовые автомобили-тягачи и автопоезда КамАЗ представляют три самостоятельные семейства.

Первое семейство трехосных (типа 6 x 4) автомобилей-тягачей и одиночных автомобилей (общее название модели 5320) состоит из восьми базовых модификаций:

5320 – 8-тонного автомобиля-тягача с бортовой платформой для работы с прицепом грузоподъемностью 8 т;

53202 – 8-тонного автомобиля-тягача с увеличенной базой и длинной бортовой платформой для работы с прицепом грузоподъемностью 8 т;

5410 – седельного тягача (с кабиной со спальным местом) для работы с двухосным полуприцепом грузоподъемностью 14–15 т;

5510 – самосвал с задним опрокидыванием кузова грузоподъемностью 7 т;

54101 – седельного тягача с гидровыводом для работы с двухосным полуприцепом самосвалом грузоподъемностью 13,5 т;

55102 – 6,5-тонного сельхозтягача самосвала с боковым опрокидыванием, предназначенного для работы с самосвальным прицепом той же грузоподъемности также с боковым опрокидыванием;

53201 – шасси одиночного автомобиля 5320;

53203 – шасси одиночного автомобиля 53202.

Второе семейство трехосных (типа 6 x 6) автомобилей высокой проходимости, предназначенных для движения по всем видам дорог, в том числе по грунтовым дорогам и местности, грузоподъемностью 5 т (вне дорог).

Это семейство (общее название модели 4310) пока состоит из трех базовых модификаций:

4310 – базового автомобиля-тягача с грузовой платформой, имеющей только задний откидной борт и три продольные скамейки, предназначенного для буксировки прицепа весом 7 т;

43101 – автомобиля-тягача с грузовой платформой, имеющей три борта, для работы с прицепом 7 т;

4410 – седельного тягача для работы со специальным прицепом весом 12 т.

Третье семейство (общее название модели 54102) пока состоит из одного трехосного седельного тягача (типа 6 х 4), рассчитанного на буксировку полуприцепа грузоподъемностью 20 т, снабженного кабиной со спальным местом.

Этот седельный тягач отличается от седельного тягача, имеющегося в первом семействе, не только повышенной грузоподъемностью полуприцепа (20 т вместо 14–15 т), но и повышенной нагрузкой на ось. Если автомобили первого семейства предусматривают нагрузку на ось 6 т (11 т на тележку) и относятся к группе Б (ГОСТ 9314-59), то тягач третьего семейства рассчитан с нагрузкой на ось 8 т (14 т на тележку). Если полный вес автопоезда первого семейства равен 26,5 т, то вес автопоезда третьего семейства равен 36 т.

Для обеспечения надлежащих динамических качеств автопоездов первых двух семейств исходя из общепринятой в настоящее время удельной мощности поезда 8 л.с./т на них будет устанавливаться 8-цилиндровый V-образный двигатель ЯМЗ-740 мощностью 210 л.с. Для автомобилей-одиночек этот же дизель будет дефорсирован до 180 л.с. (модель ЯМЗ-7401), а для автопоезда третьего семейства будет использован 10-цилиндровый V-образный дизель ЯМЗ-741 мощностью 260 л.с.

В разработке конструкций семейства автомобилей КамАЗ 5320 с первого дня их создания генеральной целью было обеспечить максимальное удовлетворение нужд автотранспортных предприятий и повышение производительности автотранспорта, с тем чтобы добиться минимальной себестоимости тонно-километра транспортной работы.

Это заставило принять в число базовых автомобилей первого семейства восемь основных модификаций и в том числе три тягача, работающих с прицепами, два седельных тягача и три одиночных автомобиля.

Ошибочно было бы считать, что все автомобили КамАЗ предназначены для междугородных перевозок. Если это справедливо для автомобилей третьего семейства (54102), то для автопоездов КамАЗ первого семейства (5320) стремление уложить их весовые параметры в пределы нагрузки на ось до 6000 кг было продиктовано требованием позволить эксплуатировать их практически на всех автомобильных дорогах Советского Союза.

Как уже указывалось выше, конструкция предусматривает параллельный запуск трех модификаций двигателей: два 8-цилиндровых и один 10-цилиндровый; двух типов кабин, одна из которых отличается наличием в ней спального места для отдыха водителя (при работе по-



Грузовой автомобиль КамАЗ- 53302 с удлиненной бортовой платформой и с прицепом ГKB-8350

езда на дальних рейсах). Конструкция предусматривает также наличие в производстве редукторов ведущих мостов с тремя передаточными числами, каждое из которых дает наиболее экономичную работу автомобиля в определенных условиях эксплуатации. Платформы всех автомобилей-тягачей и прицепов будут снабжаться каркасами и тентами.

Работа по созданию образцов первого семейства автомобилей КамАЗ ведется интенсивно. Идут широкие всесторонние испытания – заводские и междуведомственные – в самых различных условиях эксплуатации, в разных климатических поясах, по дорогам с различным покрытием, на перевозке самых разнообразных народнохозяйственных грузов.

Идет и подготовка производства этих автомобилей. Технологи получили конструкторскую документацию и заняты разработкой технологического процесса. Заказывается самое современное оборудование. Сейчас комплектуются производственные линии. Первые промышленные партии автомобилей КамАЗ должны скоро поступить в эксплуатацию.

В прошлом, к сожалению, не раз отмечалось, что к приему новых автомобилей работники автотранспорта начинали готовиться обычно только тогда, когда колонны первых автомобилей уже реально стояли на территории автохозяйств.

Говоря о подготовке к принятию в эксплуатацию автомобилей КамАЗ, необходимо признать, что для этого потребуются провести большой комплекс мероприятий и всякие упущения в этой подготовке могут привести к значительным потерям.

Автомобили КамАЗ с первых дней производства будут поступать в своем большинстве как автопоезда большой

грузоподъемности с прицепами и полуприцепами, их габариты (длина, высота) значительно больше тех, на которые до сих пор рассчитывались дороги, подъезды, радиусы разворотов, въездные ворота, осмотровые канавы, подъемники, погрузочно-разгрузочные устройства и пр.

Автомобили КамАЗ снабжены дизельными двигателями большой мощности. Эксплуатация же дизелей связана с рядом особенностей, таких как необходимость тщательной регулировки топливной аппаратуры, установки мощных вентиляционных устройств в помещениях и решении многих других вопросов. Пока мало кому известно, что агрегаты автомобилей КамАЗ – рулевые меха-

подъемности, автомобили для перевозки длинномерных грузов и в том числе лесовозные автомобили и много, много других специальных транспортных средств пока еще не созданы, а создавать их надо, так как в противном случае автопредприятия окажутся перед сложной задачей, как перевозить большое число грузов, требующих специальных транспортных устройств. Второй вопрос, который неизбежно встанет перед транспортниками с получением автопоездов КамАЗ, – это необходимость проверки, а иногда и переделки всех подъездных путей и маневровых площадок, перестановки всех габаритных ограничителей у въездов для того, чтобы обеспечить возможность удобной работы с автопоездом, общая длина которого достигает 16,6 м, высота (с откинутой кабиной) 3,4 м при максимальной ширине, не превышающей 2,5 м, а радиус разворота – 9,8 м.

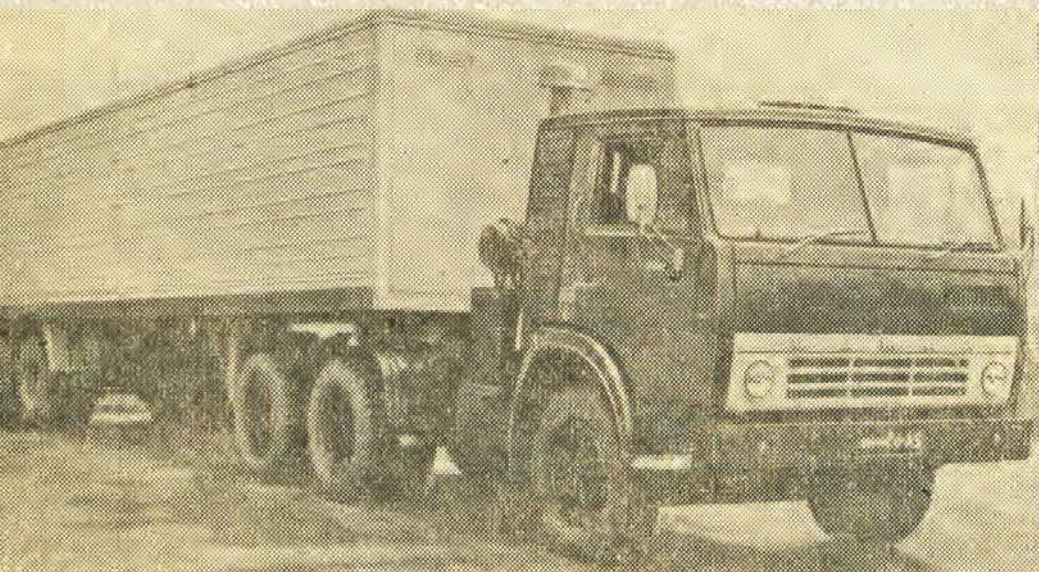
Возникнут задачи, связанные с подготовкой дорог, гаражей, профилакториев, осмотровых канав, погрузочно-разгрузочных площадок. Их надо сформулировать и выдать технические задания строителям для того, чтобы они могли своевременно все переделать, а автотранспортным предприятиям подготовиться к приему автомобилей и автопоездов КамАЗ. Надо дать задание и проектным организациям на проектирование гаражей, мастерских и авторемзаводов.

Вопросы, связанные с подготовкой

топливного хозяйства как внутри АТП, так и в организациях Главнефтебывта – создание емкостей для отстоя топлива, для его хранения и механизмов для заправки – также надо решать заранее.

Вопросы технического обслуживания автомобилей и прицепов не ограничиваются, конечно, только стендами для дизельной аппаратуры. Пневмопровод, электрическая и гидравлическая аппаратура, которая будет устанавливаться на автомобилях КамАЗ, будут также достаточно сложны. Поэтому надо немедленно приступить к разработке методов и устройств для их контроля, регулировки и проверки.

Совершенно очевидно, что обеспечить необходимым оборудованием и инструментом все ведомственные автохозяйства будет тоже достаточно сложно. Использоваться оно в этих автохозяйствах будет неэффективно. Поэтому совершенно закономерным было бы сейчас решить вопрос о создании районированных межведомственных станций обслуживания, которые могли бы обслуживать на хозрасчетных началах любой автопоезд вне зависимости от ведомства, которому он принадлежит. Создание таких станций решило бы сразу все сложные



Седельный тягач КамАЗ-5410 с полуприцепом ОдАЗ-9770

низмы, тормозные устройства, механизмы трансмиссии и другие – конструктивно более совершенны и сложны. Методы обслуживания их пока не знакомы не только водителям, но и инженерно-техническому составу, связанному с эксплуатацией и ремонтом автомобилей. Достаточно указать на то, что, например, будет запрещено кому бы то ни было, кроме завода изготовителя, разбирать тормозные приборы, их надо будет заменять новыми, а неисправные возвращать на завод для восстановления.

Вот почему подготовку к приему этих автомобилей необходимо начинать заранее. В эту работу уже сейчас должно включиться огромное число предприятий промышленных, транспортных, нефтеснабжающих, строительных и др.

Создание на базе автомобилей тягачей КамАЗ такого набора модификаций не решает, однако, еще целого ряда транспортных задач. Так, например, никем пока не создаются автоцистерны, емкости для перевозки любых жидкостей от топлива до молока. Всякого рода специальные транспортные автомобили и, в первую очередь, для строительной индустрии: панелевозы, бетоновозы, бетономешалки, фермовозы, автокраны большой грузо-

проблемы с топливной и тормозной аппаратурой, с разработкой единых методов обслуживания, с значительным сокращением потребного оборудования и инструмента, а значит, и с значительным повышением эффективности использования того оборудования, которое будет на этих станциях и, наконец, с накоплением и расходом запасных частей.

Таблица 1. Пробеги между ТО для автомобилей КамАЗ, км

Вид обслуживания	Дороги		
	I категории	II категории	III категории
ТО-1	4000	3200	2400
ТО-2	12 000	9600	7200

Кто примет на себя создание подобных станций, пока не решено. Но решать, по-видимому, это надо республиканским министерствам автотранспорта.

Совершенно новые проблемы встают и в вопросах чисто транспортного плана. Большегрузные автопоезда требуют перестройки и расширения складов, погрузочных и разгрузочных приемных пунктов, площадок, организации накопления грузов, приемки и выдачи их, при максимальном сокращении простоев автотранспорта.

Некоторые соображения по вопросу периодичности технического обслуживания автомобилей-тягачей и автопоездов.

Проектом предусмотрены очень высокие показатели сроков между техническими обслуживаниями. Сделано это, конечно, с целью максимального снижения трудоемкости обслуживания. Но мы вынуждены предупредить, что все указанные режимы рассчитаны на нормальную, хорошо организованную транспортную работу и техническое обслуживание.

Практики эксплуатации автомобилей КамАЗ, конечно, пока нет, но навыки автомобильной эксплуатации неизбежно перейдут и на автомобили КамАЗ и потому надо найти сегодня пути наведения порядка в сроках соблюдения периодичности техобслуживания с тем, чтобы они вошли в число мероприятий по подготовке к принятию автомобилей КамАЗ.

Вопросы ремонта автомобилей КамАЗ также надо начинать разрабатывать сейчас.

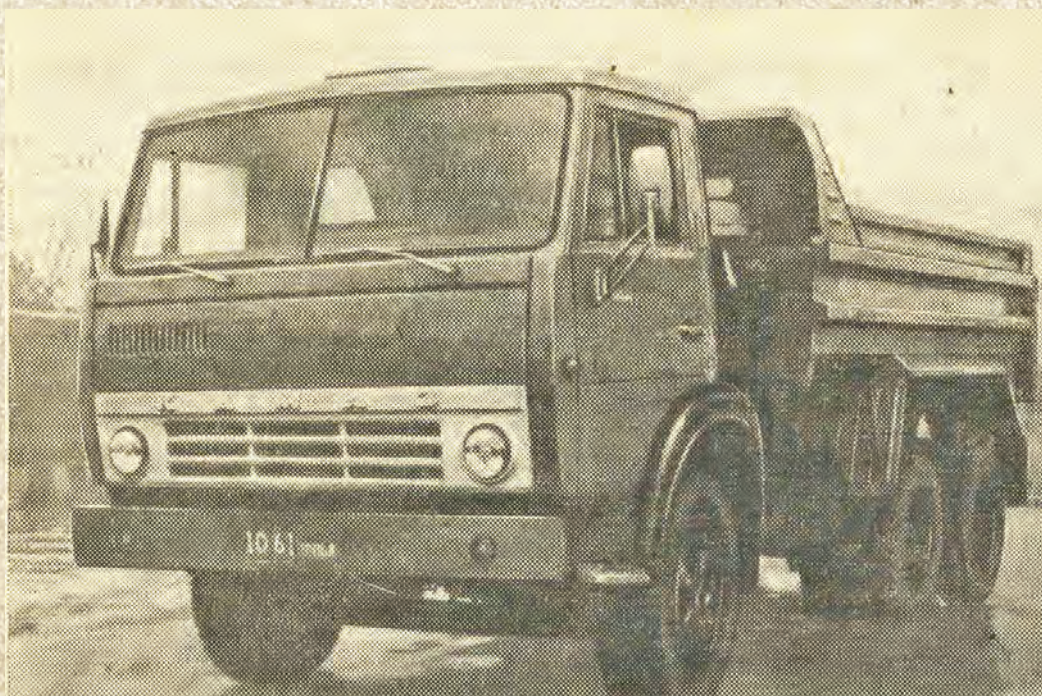
В конструкции автомобилей внесено много весьма эффективных ре-

шений, которые повысят надежность и безотказность автомобилей. Но это, конечно, не снимает вопроса о подготовке ремонтной базы для автомобилей КамАЗ. Надо готовиться серьезно с привлечением организаций и институтов как автомобильного транспорта, так и автомобильной промышленности.

Нельзя не остановиться и на вопросе подготовки кадров. Конечно, без подготовки сажать водителей на автомобили КамАЗ нельзя. Надо организовать сеть курсов для подготовки сначала преподавательскоинструкторского персонала, а они уже смогут готовить водителей. Когда-то такое обучение мы проводили по автомобилям ЗИЛ-130. Курсы эти были на ЗИЛе. Занятия в них проводили в то время конструкторы и экспериментаторы ЗИЛа. Как это сделать сейчас – надо решать, по-видимому, с руководством московской дирекции КамАЗ.

От того, как будет проведена вся эта подготовка, зависит успешная эксплуатация новых автомобилей особенно на первый период, в течение, по меньшей мере, первых пяти лет их эксплуатации. Можно смело утверждать, что от качества подготовки зависит судьба перевозки народнохозяйственных грузов и чем лучше и полнее будет проведена подготовка, тем меньше потерь будет допущено в этой огромной работе.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 11, 1973 г.



Самосвальный автомобиль КамАЗ-5510

В последнее время в нашей стране все большее применение находит автотранспорт, работающий на газомоторном топливе. Примечательно, что массовый промышленный выпуск автомобилей, работающих на сжиженном газе, начался в 1954 г. Думается, что читателям будет интересно узнать об опыте эксплуатации газобаллонных автомобилей, которые использовались в системе Главмосавтотранс более 40 лет назад.

Опыт эксплуатации газобаллонных автомобилей

Б. Колчин, начальник автокомбината № 34 Главмосавтотранса

Автомобильный транспорт, как известно, является основным источником загрязнения атмосферы больших городов. Одной из эффективных мер снижения концентрации токсичности является перевод работы автомобилей на сжиженный газ. Кроме лучших санитарно-гигиенических показателей, сжиженный нефтяной газ, как моторное топливо, имеет по сравнению с бензином и ряд технико-экономических преимуществ. При работе двигателя на газе снижаются затраты на смазочные материалы в 1,5–2 раза, увеличивается межремонтный пробег шатунно-поршневой группы в 1,5–2 раза, значительно снижаются затраты на топливо.

Массовый промышленный выпуск автомобилей, работающих на сжиженном газе, начался в 1954 г., когда заводы ЗИЛ и ГАЗ приступили к выпуску газобаллонных автомобилей ЗИЛ-166 А и ГАЗ -51 Ж.

На этом этапе НАМИ и автомобильные заводы сочли целесообразным применить на автомобилях ЗИЛ-166 А и ГАЗ-51 Ж универсальную схему системы питания, при которой обеспечивается способность двигателя работать не только на сжиженном газе, но и на обычном бензине.

В настоящее время автомобильная промышленность приступила к серийному выпуску газобаллонных автомобилей ЗИЛ-138; ЗИЛ-138 В-1; ЗИЛ ММЗ-45023, ГАЗ-53- 07, ГАЗ-52-07, ГАЗ-52-08, ГАЗ-52-09, которые представляют собой модификацию соответствующих моделей бензиновых автомобилей. Двигатели автомобилей моделей ЗИЛ и ГАЗ-53-07 имеют повышенную степень сжатия, унифицированную конструкцию топливно-подводящей аппаратуры и системы питания, позволяющую полноценно работать двигателю только на газовом топливе. В случае внутригаражных перемещений или возвращения с линии при неисправной газовой аппаратуре в этих моделях сохранено резервное питание на бензине, рассчитанное на кратковременную работу двигателя.

Двигатели автомобилей ГАЗ-52-07, ГАЗ-52-08 и ГАЗ-52-09 со степенью сжатия 6,7 имеют универсальную систему питания и могут работать как на газовом топливе, так и на бензине.

Ведущая роль в эксплуатации газобаллонных автомобилей отводится Главмосавтотрансу, где уже сейчас ра-

ботает около 6 тыс. таких автомобилей. В перспективе предусматриваются дальнейший рост ввода в эксплуатацию газобаллонных автомобилей и увеличение их модификаций. Газобаллонные автомобили базируются в 35 автотранспортных предприятиях.

В течение длительного времени начиная с 60-х годов автокомбинат № 34 эксплуатирует около 400 ед. газобаллонных автомобилей.

Конструктивные их данные позволяют осуществлять хранение, техническое обслуживание, ремонт и эксплуатацию без каких-либо существенных изменений структуры соответствующих служб автокомбината. Хранение газобаллонных автомобилей в межсменное время осуществляется на открытой стоянке совместно с бензиновыми автомобилями. Смешанное хранение объясняется тем, что автомобили в колоннах сформированы по видам перевозок. Интервал между колоннами составляет 10–12 м, а между автомобилями – 0,5 м, что соответствует нормативам для бензиновых автомобилей. При длительной стоянке в межсменное время в соответствии с заводской инструкцией водитель перекрывает газ, вырабатывает его из системы питания. Затем пуск осуществляется на паровой фазе газа.

Опыт эксплуатации показал, что автомобили ЗИЛ-138 и ГАЗ-53-07 имеют надежный пуск двигателя до -5°C. При более низких температурах необходимо иметь средства облегчения пуска. Для этих целей на автокомбинате применяются воздухоподогрев, прогрев системы охлаждения двигателей горячей водой, стартерные тележки и другие средства. На автомобилях с двухтопливной системой (ГАЗ-52-07, ГАЗ-52-08 и ГАЗ-52-09) при минусовых температурах водитель, возвращаясь с линии, уже на стоянке перекрывает газ, вырабатывает его из системы питания, а затем открывает вентиль питания бензином и после минуты устойчивой работы двигателя выключает его. Утром пуск осуществляется на бензине обычным путем, после прогрева двигатель переводится на газ в обратной последовательности.

Смешивать оба вида топлива не рекомендуется: это влечет за собой затруднение пуска двигателя.

Длительная практика работы показала, что на автомобили с двухтопливной системой питания целесообразно

выдавать при температуре ниже $-5-10^{\circ}\text{C}$ 1 л бензина на каждый машино-день работы для пуска холодного двигателя.

Затрагивая вопросы ремонта, необходимо отметить, что временные положения, разработанные НИИ Главмосавтотранса, рекомендуют осуществлять въезд в ремонтные мастерские для всех видов ремонта и планового обслуживания газобаллонным автомобилям только на бензине.

Однако эти разработки в дальнейшем должны быть скорректированы с учетом того, что на ряде предприятий Главмосавтотранса начинаются работы по оборудованию ремонтных зон системой сигнализации, позволяющей автоматически следить за наличием газа сверх допустимых пределов в наиболее опасных местах: у осмотровых канав, поточных линий и других ремонтных участков.

В настоящее время техническое обслуживание и ремонт всех узлов и агрегатов газобаллонных автомобилей производятся на тех же постах и в то же время, что и для бензиновых автомобилей.

При ремонте и обслуживании газовой аппаратуры на поточной линии при ТО-1 она опрессовывается под давлением воздуха или азота до 15–16 атм. Падение давления будет указывать на пропуск газов в системе.

Часто определяется утечка на слух или по запаху. За последнее время создан и уже применяется ряд при-

боров, которые дают возможность определить наличие газов в подкапотном пространстве или в других местах возможного скопления газа. К ним относятся звуковые индикаторы утечек, электрические газоиндикаторы типа ПГФ, течеискатель ПТ-11Д и др.

Однако промышленность еще мало выпускает этих приборов и они не нашли широкого применения.

При ТО-2 по газовой аппаратуре предусматривается проведение работ регулировочного характера, а также устраняются выявленные дефекты, если возникает такая необходимость. Ремонт газовой аппаратуры производится во вновь созданном цехе. Работают газобаллонные автомобили в тех же условиях, что и бензиновые, осуществляя все виды перевозок, и при правильной эксплуатации, ремонте и хранении газобаллонные автомобили не представляют повышенной опасности по сравнению с обычными.

Анализируя случаи дорожно-транспортных происшествий за длительный период работы газобаллонных автомобилей на автокомбинате № 34, можно также отметить отсутствие каких-либо дополнительных последствий, связанных с наличием газа в системе питания.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт» № 11, 1979 г.

Природный газ для подогрева двигателей

В автоколонне № 1185 Мордовского транспортного управления в зиму 1969/70 г. по проектно-сметной документации, разработанной Бюро технической помощи, была построена установка газовоздушного обогрева для 96 автомобилей на открытой стоянке. Установка состоит из трех частей: воздухонагревательного устройства, предназначенного для подогрева и подачи воздуха под давлением в воздухопроводы; воздухопроводов, служащих для распределения теплого воздуха по потребителям; помещения для обслуживающего персонала. Воздухонагревательное устройство состоит из газовой печи, воздухозаборной шахты и вентиляторов. По обе стороны устройства располагаются два наземных воздухопровода на

48 автомобилей каждый. Воздуховоды цилиндрической формы с постоянным сечением по всей длине и с переменным сечением отводящих патрубков. Переменное сечение отводящих патрубков достигается при помощи вставных стальных колец. Сами же кожуха отводящих патрубков имеют одинаковое сечение на всей длине воздухопроводов. Шаг расстановки автомобилей по воздухопроводам 3,2 м. Каждая секция рассчитана на два автомобиля.

Опубликовано в журнале
«Автомобильный транспорт»
№ 8, 1971 г.



Статья под названием «Автоматизация вождения и активная безопасность» была напечатана в журнале «Автомобильный транспорт» № 7, 1979 г. В ней автор излагает свое видение на конструирование устройств для автоматического управления автомобилем, которые смогли бы повысить уровень безопасности движения на дорогах. С тех пор прошло более 40 лет, но обсуждаемая тема является актуальной и по сей день. Ознакомившись с данной публикацией, читатель сможет самостоятельно определить, удалось ли предложенные идеи реализовать на современном этапе развития автомобильной промышленности.

Автоматизация вождения и активная безопасность

А. Юрчевский, к.т.н.

В настоящее время многие ведущие автомобильные фирмы мира работают над созданием автоматических систем, облегчающих управление автомобилем (особенно в трудных погодных условиях) и повышающих безопасность движения. Проблема автомобилизации создает, как это ни странно, другую проблему – борьбу со снижением эффективности использования автомобильного транспорта. Качество автомобилей и их потенциальные скоростные возможности повышаются, а реальные скорости движения на дорогах снижаются из-за большой плотности движения. Это снижение скоростей вызвано необходимостью уменьшить возможность возникновения дорожно-транспортных происшествий, тяжесть последствий которых при высоких скоростях движения приводит к значительным потерям людей и техники.

Одним из путей повышения эффективности использования автомобильного транспорта является повышение скоростей движения. Разрабатываемые автоматические системы управления автомобилем как раз и направлены на создание условий на дорогах, при которых могут быть полностью реализованы скоростные потенциальные возможности автомобилей, сокращена дистанция между автомобилями в транспортном потоке без нарушения условий безопасности и тем самым увеличена пропускная способность дорог.

Сокращение же дистанций между автомобилями в потоке при индивидуальном ручном управлении автомобилем, так же как и удержание автомобиля на курсе, в своей полосе движения, особенно в плохих условиях, не может быть практически реализовано без нарушений требований безопасности в силу субъективных психофизиологических особенностей человека. К ним относятся прежде всего особенности работы зрительного аппарата (медленная адаптация глаз при ослеплении встречным светом, недостаточная чувствительность к малому контрасту между дорогой и обочиной в темное время суток и в дождь, недостаточная разрешающая способность по дальности при изменении расстояния до лидирующего автомобиля и, наконец, большое время реакции на оценку изменившейся дорожной обстановки). Уменьшение возможности возникновения дорожно-транспортных происшествий в настоящее время достигается снижением скорости движения, а в перспективе введением в автомобиль специальных автоматических систем, обеспечивающих оптимальное управление автомобилем. При этом ставится задача не исключения водителя из контура управления, а оказание ему помощи посредством автоматов, удерживающих автомобиль на курсе, правильно выбирающих дистанцию между автомобилями в потоке и автоматически корректирующих ее при изменении

скорости движения, а также производящих необходимое управление режимом движения вплоть до остановки при возникновении препятствия на дороге.

За рулем автомобиля находятся люди самой различной квалификации и опыта: водители первого класса и новички, впервые самостоятельно выехавшие на дорогу. Юридические же требования к обеспечению безопасности движения ко всем одинаковы. Введение автоматических систем, помогающих водителю в сложных дорожных ситуациях, в значительной мере решает не только техническую задачу предотвращения дорожно-транспортных происшествий, но и социальную задачу ответственности за последствия аварий, так как автоматическая система более «внимательна» и обладает меньшим временем реакции в сравнении с человеком.

Автоматические системы управления автомобилем делятся на две группы: системы управления курсом и системы управления скоростью движения. Принципиально в конечном итоге задачу управления должна решать одна комплексная система.

Конструктивно курсовая система управления автомобилем содержит датчики, анализирующие положение автомобиля на дороге, точнее, его координаты относительно границ дорожного полотна и автоматически воздействует на исполнительные механизмы рулевого управления, удерживая автомобиль на курсе.

живая автомобиль на заданной полосе движения независимо от плана дороги.

Опорная траектория движения может задаваться виде кабеля, питаемого током высокой частоты и уложенного под дорогой. Такая система требует значительных затрат на переоборудование дорожного полотна и установки вдоль трассы специальных генераторных станций для питания кабеля электроэнергией. Не менее сложной является и приемная часть аппаратуры, устанавливаемая на автомобиле. Она состоит как минимум из двух антенн, укрепленных по бортам автомобиля, усилительных блоков, элементов вычислительной техники с устройствами команд управления для рулевых исполнительных механизмов электрического или гидравлического типа.

При движении автомобиля (рисунок 1) вдоль направляющего токонесущего кабеля в антеннах наводится электродвижущая сила (ЭДС). В случае симметричного расположения антенн относительно кабеля ЭДС одинакова, следовательно, разность сигналов нулевая. При отклонении автомобиля от кабельной опорной траектории появляется разность ЭДС от антенн, которая и используется для управления с целью возврата

автомобиля к начальной траектории движения.

Другим видом курсовых систем являются системы, использующие в качестве опорной траектории естественную границу между дорогой и обочиной. Использование естественной границы устраняет необходимость переоборудования дорог. Физические принципы действия аппаратуры распознавания границы между дорогой и обочиной базируются на известных законах излучения и отражения видимых и инфракрасных световых волн, а также электромагнитных волн в диапазоне сверхвысоких частот (СВЧ).

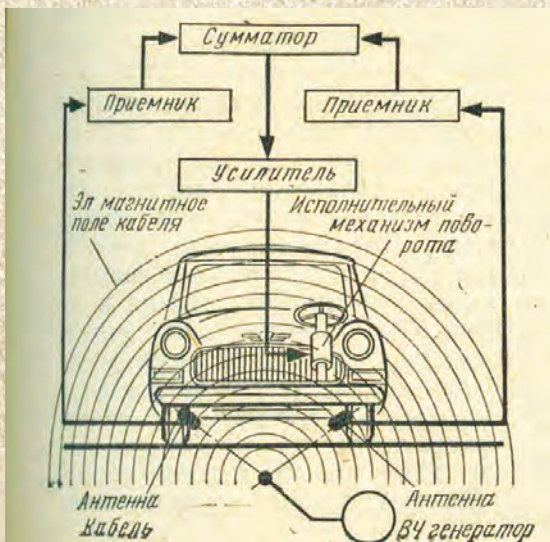
Как показали исследования, дорога и обочина характеризуются коэффициентами и спектрами отражения для оптических излучений, причем некоторые виды обочин имеют явно выраженный селективный характер отражения. Отражение от дорожного полотна резко отличается от отражения от обочин. Это позволяет при работе в оптическом диапазоне по энергии или спектру определять с движущегося автомобиля границу дорожного полотна и удерживать автомобиль на определенном расстоянии от нее. Возможности таких систем значительно выше возможностей человека, который зрительным аппаратом может распознавать

системы автоматического управления автомобилем способны распознавать эту границу в диапазоне невидимых инфракрасных излучений и обеспечивают вождение автомобиля точно по заданной траектории даже в абсолютной темноте.

Для диапазона волн СВЧ дорога и обочина обладают явно выраженными коэффициентами отражения. Формирование управляющего сигнала в системах СВЧ производится так же, как и в оптических системах. В обоих случаях используют сканирующий фотоприемник или сканирующую приемопередающую СВЧ антенну, а по углу поворота в горизонтальной плоскости фотоприемника или антенны, имеющих наклон к дороге по вертикали, и по энергии принятого переизлучения от дороги и обочины определяют координату границы дорожного полотна, которая должна быть неизменной для движения автомобиля в заданной полосе и на заданном расстоянии от обочины. При изменении фиксируемой координаты вырабатывается управляющий сигнал для исполнительных рулевых механизмов, корректирующих направление движения автомобиля.

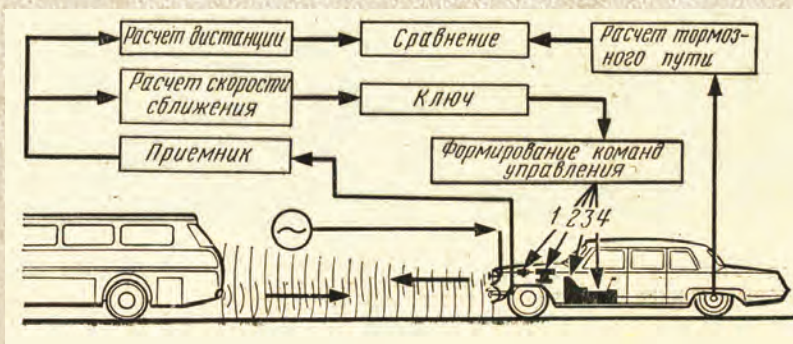
Достоинство таких систем заключается в том, что распознавание плана дороги происходит с прогнозированием, т.е. на некотором расстоянии перед автомобилем. Таким образом, системе автоматического вождения заранее «известно» о предстоящем повороте дороги, что позволяет управлять в режиме движения и криволинейной траектории

Рисунок 1. Упрощенная схема одного из вариантов индукционной системы автоматического вождения автомобиля



границу дорожного полотна только в видимом диапазоне излучений и только при наличии фотометрического контраста между дорогой и обочиной. Фотоэлементы оптической

Рисунок 2. Упрощенная схема локационной системы для предотвращения столкновения



безопасности возникновения заноса автомобиля.

Системы управления дистанцией между автомобилями в потоке и аварийного привода тормоза в случае появления препятствия на дороге (например, появления пешехода или резкого торможения лидирующего автомобиля) также используют оптические приборы или радиолокаторы (рисунок 2).

Формирование командного сигнала на управление исполнительным механизмом автоматического привода тормоза или акселератора (а иногда и комплексом агрегатов) производится в этом случае с помощью вычислительного устройства. В его задачу входит расчет собственного тормозного пути автомобиля и сравнение его с действительной дистанцией до препятствия на пути движения или до лидирующего автомобиля, информация о которой поступает от локационного устройства. На основании такой обработки информационных сигналов формируется команда о необходимости изменения режима движения автомобиля. Другой задачей, которая решается параллельно первой, является определение необходимого изменения режима движения. Для этого, как правило, используют метод Доплера. Суть его заключается в том, что при локации подвижного объекта частота сигнала, отраженная от подвижного объекта (радио или оптического), не равна частоте зондирующего сигнала и ее величина зависит от скорости движения. Измеряя частоту отраженного сигнала и сравнивая ее с частотой зондирующего, определяют относительную скорость сближения с препятствием, которая в частном случае может быть равна скорости автомобиля, если препятствие неподвижно или перемещается перпендикулярно направлению движения автомобиля. Сигнал, пропорциональный относительной скорости сближения с препятствием, является вторым командным сигналом, определяющим интенсивность необходимого изменения режима движе-

ния или интенсивность торможения. Операция управления исполнительным механизмом осуществляется так, чтобы относительная скорость была нулевой.

Основной проблемой, с которой сталкиваются исследователи при создании описанных систем автоматического управления автомобилем, является малая изученность оптических и радиоспектральных характеристик дорог и обочин при сканировании их под малыми углами к горизонту. Без знания этих данных невозможно грамотное инженерное конструирование устройств для автоматического управления автомобилем и выбор диапазона частот для наиболее эффективной работы локатора. Мало сведений о пропускании излучений в придорожном атмосферном слое. А ведь работа локатора происходит на высоте 0,5–0,8 м от дороги. Именно в этом слое атмосферы наиболее агрессивно проявляют себя в отношении пропускания излучений выхлопные газы автомобилей, влажность, температура дорожного покрытия, испарения нефтепродуктов на свежееуложенном асфальтобетонном покрытии и др.

Мало сведений об отражающих свойствах автомобилей и других предметов, которые могут оказаться на дорожном полотне на пути движения. Эти обстоятельства не дают возможности правильно рассчитать требуемую мощность излучателя и чувствительность приемника, обеспечивающих лучшую помехозащищенность и надежность систем автоматического управления автомобилем. Такие данные крайне необходимы, тем более, что критерием выбора мощности излучателя для радиолокационных систем может оказаться предельно допустимая величина облучения полем СВЧ человека.

Другой проблемой является создание исполнительных механизмов управления агрегатами автомобиля, которые не требовали бы коренного изменения конструкции существующих автомобильных агрегатов и механизмов на автомобиле.

Изменения в конструкции автомобиля, связанные с выполнением требований обеспечения безопасности, коснулись в основном рулевых управлений, тормозных систем, введения ремней безопасности, а в перспективе введением надувных подушек и антиблокировочных систем.

Однако введение подобных устройств в автомобиль не решает полностью задачи обеспечения безопасности движения. Установка на автомобиле ремней безопасности, надувных подушек, деформирующихся рулевых управлений решает в некоторых случаях только проблему уменьшения травматизма при авариях.

Повышение эффективности работы тормозных систем путем применения дисковых тормозов, регуляторов тормозных сил и антиблокировочных тормозных приводов в основном повышает устойчивость автомобиля при экстренном торможении. Причины же, которые побуждают водителя применять экстренное торможение, кроются в самом водителе как в управляющем звене системы «автомобиль – водитель – дорога». Прежде всего это неправильная оценка дорожной обстановки и замедленное время реакции.

При использовании технических средств, помогающих водителю в сложной дорожной ситуации, необходимость экстренных торможений отпадает. Отпадает и необходимость в изменении конструкции автомобиля, связанном с внедрением устройств пассивной и нынешних систем активной безопасности, тем более, что некоторые виды, локационных систем автоматического управления режимом движения автомобиля с целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий конструктивно оказываются проще и дешевле, чем например антиблокировочные системы.

Современная техника позволяет создать практически любой автоматический агрегат на автомобиле с целью реализации поставленной задачи. Но насколько целесообразно

усложнение конструкции автомобиля, которое ведет за собой как снижение надежности, так и увеличение себестоимости?

На данном этапе развития автоматических систем активной безопасности вполне разумным следует признать стремление использовать уже существующие на автомобиле автоматические агрегаты для работы их в дифференциальном режиме управления, т.е. от команд водителя и от команд задающих электронных блоков управления. При этом не потребуется коренного изменения конструкции существующих автомобильных агрегатов.

В этом случае внедрение автоматических систем активной безопасности возможно путем установки на автомобиль некоторого навесного оборудования на существующие агрегаты, такие как гидровакуумные усилители тормозных систем, гидроусилители рулевого управления, вакуумные элементы управления ограничением угла открытия дроссельной заслонки карбюратора и др.

Практическое внедрение системы автоматического управления автомобилем параллельно водителю, которая опережает, контролирует и уточняет действия водителя, обеспечит экономический эффект не только за счет исключения дорожно-транспортных происшествий по вине водителя, но и за счет создания условий, при которых будут полностью использованы скоростные возможности автомобилей.



Экспериментальный автомобиль ГАЗ-24, оснащенный радиолокационной системой для предотвращения столкновения

Решением описанных проблем занята группа сотрудников кафедры «Автомобили» Московского автомобильно-дорожного института. Проведенные в течение ряда лет научные исследования позволили создать первый в нашей стране автомобиль на базе ГАЗ-24, оснащенный радиолокационной системой предотвращения столкновений. При создании этого автомобиля удалось практически решить задачу использования существующих на нем агрегатов для работы в режиме автоматического управления. Известные трудности представляет создание автомобильной радиолокационной установки. На экспериментальном автомобиле установлен серийный отечественный локатор типа РВ-4, не полностью удовлетво-

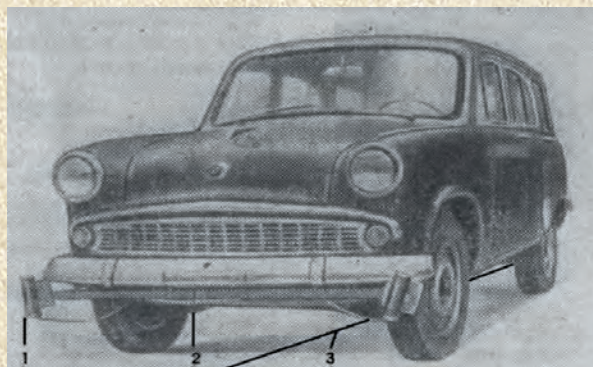
ряющий требованиям по ширине диаграммы направленности антенн. Кроме того, расположение антенн на автомобиле не должно изменять или искажать его внешние эстетические формы. Дальнейшие поиски направлены на совершенствование разработанной системы предотвращения дорожно-транспортных происшествий.

Внедрение систем автоматического управления автомобилем, облегчающих труд водителя и повышающих безопасность движения, дело будущего, но решение научных аспектов систем активной безопасности и исследование всех вопросов, связанных с обеспечением функционирования устройств в любых условиях, должно вестись уже сейчас.

ОТ РЕДАКЦИИ

В продолжение обсуждаемой темы надо отметить, что в прошлом веке в нашем издании была еще одна публикация под названием «Автоматическое вождение автомобиля по заданной траектории», которая первоначально была напечатана в 1968 г., а затем была включена в юбилейный выпуск, посвященный 95-летию журнала «Автомобильный транспорт». В статье отмечено, что в 1965 г. был разработан и изготовлен опытный образец системы автоматического вождения, смонтированной на автомобиле «Москвич-423». Система успешно прошла дорожные испытания.

Крепление датчиков на автомобиле и расположение ведущего кабеля. 1 – датчик; 2 – рама; 3 – кабель

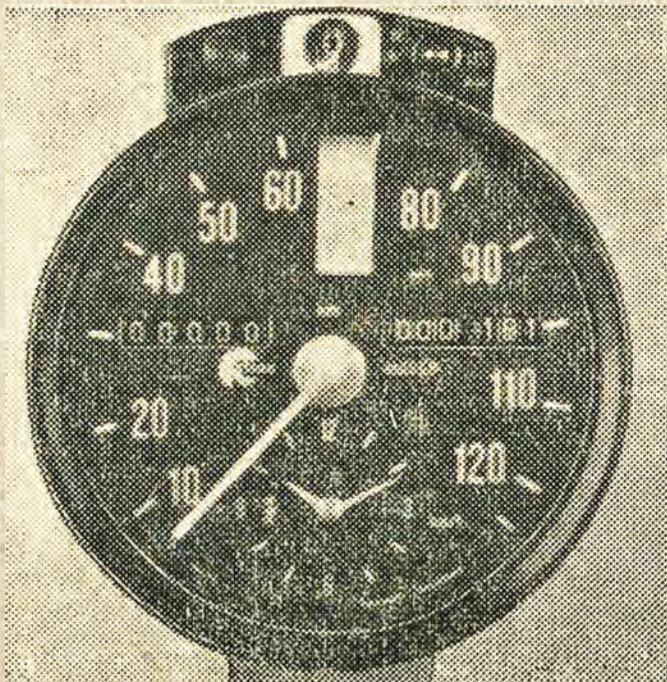


Сегодня оснащение грузовых автомобилей и автобусов тахографами стало обыденным делом. Вместе с тем первые испытания тахографов в нашей стране, причем иностранного производства, проходили в начале семидесятых годов прошлого века. Проведение опытной эксплуатации показало исключительную роль тахографов в повышении качества транспортной работы и снижении уровня аварийности на автомобильном транспорте. В то время выбор тахографов зарубежных производителей был достаточно широк. Однако, несмотря на отсутствие препятствий для их приобретения, в статье «Качество работы, эффективность и контроль на автомобильном транспорте», опубликованной в журнале «Автомобильный транспорт» № 9, 1976 г, говорится о необходимости массового выпуска автомобильных тахографов отечественного производства, тем более что на тот момент для локомотивного парка Министерства путей сообщения СССР отечественная промышленность уже около 20 лет выпускала тахографы типа ЛС-2М, а специальное конструкторское бюро тахометрии заканчивало разработку конструкции автомобильного тахографа с устройством, позволяющим фиксировать степень загрузки автомобиля.

Качество работы, эффективность и контроль на автомобильном транспорте

В. Кузнецов, В. Соколов, НИИАТ
Е. Коваль, Адлерское ПАТП

При осуществлении перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом огромное значение имеет рациональная организация движения подвижного состава и действенный постоянный контроль за качеством транспортного процесса.

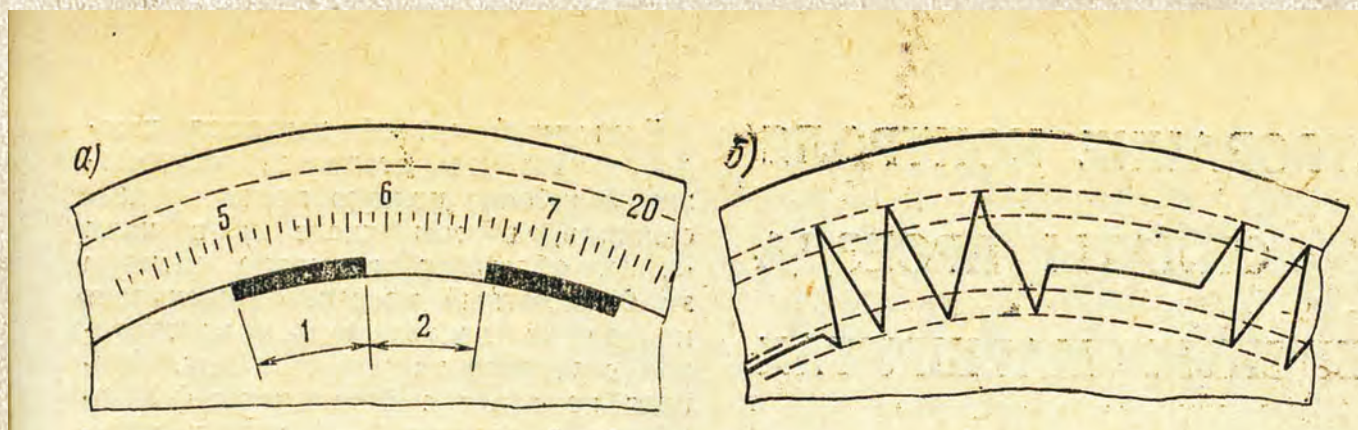


Общий вид тахографа

Основным документом, регламентирующим режим движения, например, автобусов, является расписание движения, которое должно при его соблюдении обеспечить наилучшие условия и удобства передвижения пассажирам при минимальных затратах времени на поездку, регулярность движения автобусов на протяжении всего маршрута, нормальные условия труда водителей, наиболее эффективное использование автобусов при безусловном обеспечении безопасности движения и выполнении качественных показателей транспортного процесса.

Для осуществления контроля за выполнением основных показателей организации автомобильных перевозок необходимо иметь достоверную оперативную информацию о реальном выполнении графика движения и маршрутного расписания по каждому рейсу. Однако, как показывает опыт, оперативное руководство и контроль за движением транспортных средств, осуществляемые диспетчерским аппаратом как с помощью штамп-часов и радио-телефонной связи, так и с помощью периодических проверок на линии путем непосредственного наблюдения, не может обеспечить полную и качественную информацию о выполнении графика движения, режима работы и других показателей деятельности водителей.

Дальнейшее совершенствование организации работы и повышение эффективности движения автомобилей, исключение возможности приписок объемов работ и злоупотребления в расходе топлива невозможны без ос-

**2. Характерные записи на дисках тахографа:**

а – запись времени движения (1) и простоя (2); **б** – запись пройденного пути

нашения грузовых автомобилей и автобусов тахографами, объективно регистрирующими режим работы автомобилей. Особую роль эти приборы, как показала практика, играют в повышении безопасности движения.

Тахографы относятся к техническим средствам индивидуального учета работы автомобилей и устанавливаются взамен спидометров. Если спидометры позволяют определять мгновенную скорость визуально и регистрировать лишь конечный результат работы автомобиля – путь, пройденный за определенный период времени, то тахографы осуществляют непрерывную регистрацию режима движения (путь, время, скорость, простои) на всем протяжении пройденного автомобилем пути.

Перечисленные возможности тахографов, получаемые за счет четких записей, имеющих высокую точность и надежность, позволяют: контролировать прибытие автомобиля под погрузку и начало движения, время убытия автомобилей и возврата их на АТП, что исключит нарушения установленной продолжительности рабочей смены водителей; выявить производственные простои автомобилей на линии и в соответствии с этим корректировать план выпуска автомобилей и продолжительность их работы; следить за соблюдением скоростного режима движения автомобиля, ликвидировав таким образом одну из самых опасных причин ДТП – превышение скорости; корректировать графики движения автобусов и грузовых автомобилей и нормировать скорость их движения. Большое значение применение тахографов может иметь для междугородных автобусов, где особенно важен контроль скоростного режима, продолжительность остановок и выполнение графика. Установка тахографов позволяет наладить действенный контроль за работой и техникой вождения автомобилей на линии, что повысит дорожную дисциплину водителей и мастерство вождения автомобилей, а также будет способствовать (на основе изучения по записям тахографов) более рациональному использованию водителями своего рабочего времени.

В настоящее время тахографы в зарубежной практике получили широкое применение. В некоторых странах СЭВ (ЧССР, ГДР, ПНР) и капиталистических странах (ФРГ, Япония, США и др.) организован их массовый выпуск. Только одна японская фирма «Ядзаки» выпускает в год свыше 1,2 млн тахографов, устанавливаемых на грузовые автомобили и автобусы. Массовое внедрение тахографов показало, что их эксплуатация обеспечивает повышение производительности автотранспорта, сокращение числа аварий, снижение расхода топлива, улучшение техники вождения автомобилей. Отпадает необходимость в путевых листах, уменьшается трудоемкость учета, повышается его объективность, информативность и качество. Широкое применение тахографов при централизованной обработке записанных на дисках данных явится основой АСУ на автомобильном транспорте, позволит на основе оперативного анализа основных качественных показателей работы подвижного состава управлять процессом перевозок пассажиров и грузов.

Учитывая отмеченные обстоятельства, Минавтотранс РСФСР еще 10 лет назад на АТП Волгоградского транспортного управления провело испытания тахографов производства ЧССР.

В результате испытаний был накоплен определенный опыт, который позволил определить степень эффективности применения тахографов в различных условиях эксплуатации. Так, в результате работы грузовых автомобилей, оснащенных тахографами, на торговых базах и в магазинах Волгограда были зафиксированы сверхнормативные простои (по пяти автомобилям за 10 дней 71,4 ч), которые не были отражены в товарно-транспортной документации.

Таким образом, тахограф позволил грамотно и конкретно подойти к оценке уровня эффективности эксплуатации автотранспорта, зная картину о простоях и скоростях движения автомобиля, принимать оперативные меры к виновникам простоев, повышать производительность подвижного состава, упорядочить организацию труда водителей.

Установка тахографов на автобусах, работающих на загородных, междугородных и экспрессных линиях, позволила контролировать соблюдение расписания, скорости движения автобусов и принять соответствующие меры.

Например, водитель вел автобус на маршруте Волгоград – Калач со средней скоростью 63,3 км/ч вместо скорости 50 км/ч, заложенной в расписании, и прибыл в г. Калач на 25 мин раньше времени. Конечно, при этом на отдельных участках маршрута водитель грубо нарушил скоростной режим, за что был строго наказан. Есть также примеры, когда с помощью записей тахографов были вскрыты факты приписок, незаконного списания топлива и т.п.

Учитывая исключительную роль тахографов в повышении качества транспортной работы, в снижении уровня аварийности на автомобильном транспорте, Минавтотранс РСФСР в течение 1974–1975 гг. провел опытную эксплуатацию 500 тахографов производства Польской Народной Республики. Были выбраны различные районы Российской Федерации и прежде всего Центральная европейская часть страны, горные районы, Сибирь и степная зона. Применение тахографов показало, что переход от опытной эксплуатации к повсеместному практическому применению тахографов на автомобильном транспорте является объективной необходимостью.

Исходя из этого, в целях создания необходимых условий для широкого внедрения тахографов и оказания практической помощи АТП, сотрудники НИИАТа подготовили методические материалы по эксплуатации тахографов. В частности, разработана «Инструкция по применению тахографов на автобусах», в которой предусмотрен порядок организации эксплуатации, ремонта и хранения тахографов, расшифровки записей на регистрационных дисках, а также определен круг должностных обязанностей работников АТП, связанных с использованием тахографов и обработкой их записей.

Автотранспортники не раз обращались в Министерство автомобильной промышленности СССР и Мини-

стерство приборостроения и средств автоматизации СССР с просьбой организовать массовый выпуск автомобильных тахографов и оснастить ими как вновь выпускаемые автомобили, так и находящиеся в эксплуатации в системе Минавтотранса РСФСР.

Однако переговоры по этому вопросу в различных инстанциях пока не дали конкретных результатов.

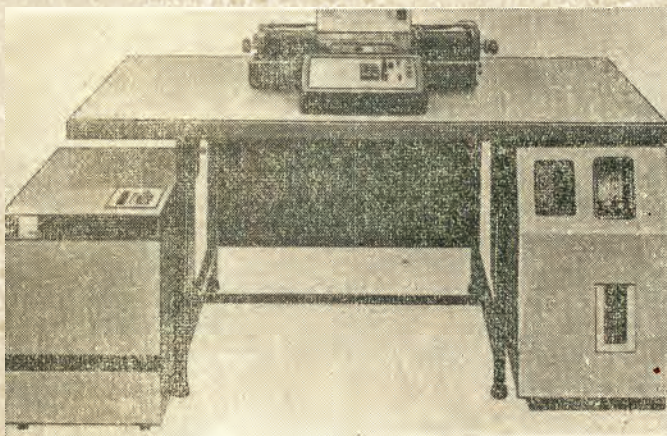
Возникает вопрос, чем обосновано прохладное отношение указанных министерств к самым неотложным нуждам автомобильного транспорта? Ведь отечественная промышленность уже около 20 лет выпускает тахографы типа ЛС-2М и другие для локомотивного парка Министерства путей сообщения СССР, а специальное конструкторское бюро тахометрии заканчивает разработку конструкции автомобильного тахографа с устройством, позволяющим фиксировать степень загрузки автомобиля.

В настоящее время в процессе научно-технической революции широкое распространение на автомобильном транспорте получают автоматизированные системы управления транспортным процессом, но традиционно сложившаяся система управления транспортом, базирующаяся на выполнении вручную трудоемких операций по первичному учету работы подвижного состава, резко снижает уровень реализации АСУ. Ручной сбор и обработка информации по путевым листам требует больших затрат человеческого труда и времени, при этом теряется достоверность информации и оперативность в управлении транспортом, хотя все остальные операции и производятся на ЭВМ.

Совершенствование системы управления на базе АСУ требует автоматизации работ по учету, отчетности и расчетам, т.е. незамедлительного оснащения автомобильного подвижного состава автоматическими средствами индивидуального учета работы автомобилей автомобильными тахографами, а также создания и организации производства современных оптико-электронных дешифровальных устройств, которые в сочетании с ЭВМ позволят в дальнейшем внедрить автоматизированную систему управления транспортным процессом в системе Минавтотранса РСФСР и в общегосударственном масштабе.

Эти устройства предназначены для обработки записей тахографов, причем расшифровка этих записей, преобразование полученной информации в цифровой текст и печатание на специальных бланках производятся автоматически.

Думается, что нет необходимости в дополнительном обосновании общегосударственной важности предлагаемых мероприятий и в Министерстве автомобильной промышленности СССР и Министерстве приборостроения и средств автоматизации СССР наконец будет решен вопрос об организации массового производства тахографов и оптико-электронных дешифровальных устройств для автоматической обработки записей.



Общий вид оптико-электронного устройства для автоматической обработки записей дисков тахографа

В настоящее время остро стоит вопрос, связанный с обеспечением автокомпонентами подвижного состава, возникший из-за прекращения деятельности ряда зарубежных автопроизводителей на территории нашей страны. В связи с этим на Всероссийской конференции на тему «О проблемах, связанных с импортозамещением и параллельным импортом в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры, организованной Союзом транспортников России и прошедшей летом 2022 года, было высказано предложение о создании промышленного сектора индустрии по восстановлению утилизированных компонентов с максимальным привлечением малого и среднего бизнеса. А как был обеспечен процесс восстановления автомобильных деталей в нашей стране во второй половине XX века? Об этом рассказывается в статье «Технический прогресс в ремонтном производстве», напечатанной в журнале автомобильный транспорт № 3, 1975 г.

Технический прогресс в ремонтном производстве

Д. Бородин

Ремонтное производство значительно отстало от автомобилестроения, хотя по выпуску автомобилей из ремонта несколько превышает выпуск новых автомобилей. Отставание ремонтного производства видно прежде всего из того, что срок службы отремонтированного автомобиля составляет не более 40–50% от нового. В связи с этим ускорение технического прогресса в авторемонтном производстве имеет огромное экономическое значение для народного хозяйства.

Превратить ремонтное производство во вторичное производство автомобилей со сроком службы новых автомобилей, вот какая задача стояла и стоит перед ремонтниками и в значительной степени перед работниками, связанными с выпуском новых автомобилей. Основной причиной пониженного срока службы отремонтированных автомобилей является малая концентрация ремонтного производства со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Существующий тип предприятия для капитального ремонта полнокомплектных автомобилей представляет очень сложное в технологическом отношении предприятие с большой номенклатурой ремонтируемых агрегатов, узлов и деталей. Номенклатура заменяемых деталей и нормалей достигает 1,5–2,0 тыс. шт. на одну модель, а номенклатура потребляемых материалов достигает 200 наименований.

Ремонт полнокомплектного автомобиля на одном предприятии создает многообразие производственных процессов, распыляет дорогостоящее оборудование по предприятиям, создает низкий коэффициент его использования, снижает производительность труда.

В таких условиях механизация и автоматизация производственных процессов становятся или невозможными

как экономически нецелесообразными, или тормозятся длительностью окупаемости капитальных вложений вследствие концентрации производства.

Многообразие технологических процессов в условиях ремонта полнокомплектного автомобиля, как правило, не дает возможность следить за качеством выполнения их. Такие процессы, как разборочные, моечные, контрольно-сортировочные, закладывающие основу качества ремонта, на ремонтных предприятиях выполняют неудовлетворительно.

Разборочные работы определяют количество повторно используемых деталей при восстановлении автомобилей и агрегатов. Разборочный цех является заготовительным цехом, однако в условиях ремонта полнокомплектного автомобиля этот цех лишен возможности нормально выполнять свои функции. В результате возникает значительное количество брака и снижается качество заготовок.

Качество выполнения разборочных работ обусловлено уровнем механизации, который определяется концентрацией производства. Только на крупном специализированном заводе экономически оправдано использование специального высокопроизводительного оборудования, возможно внедрение поточных методов, повышающих качество разборки и ее производительность. От организации моечных работ зависит производственная культура разборочных работ и всех работ, связанных с ремонтом автомобиля. Наш и зарубежный опыт показывает, что увеличению пробега отремонтированного автомобиля в значительной степени способствует улучшение организации моечно-очистительных работ.

В контрольно-сортировочных отделениях по результатам дефектоскопии определяется объем работ по восстановлению деталей, расход запасных частей.

В результате плохой организации разборочных, мочных и контрольно-сортировочных работ ремонтное производство несет значительные потери. Еще большие потери ремонтное производство несет в результате неудовлетворительной организации восстановления деталей.

На заводах, ремонтирующих полнокомплектные автомобили, восстанавливаются только те детали, которые идут на удовлетворение заводских нужд. Такая организация приводит к тому, что восстановление деталей осуществляется малыми партиями.

Даже на крупных авторемонтных заводах величина партий восстанавливаемых деталей составляет не более 20–40 ед., номенклатура же зачастую достигает около 300 наименований, при этом себестоимость деталей высокая, качество недостаточное. Такая организация восстановления деталей приводит к тому, что в стране восстанавливается только до 30% деталей, остальные попадают в брак.

Несмотря на очевидность высокой эффективности централизованного восстановления деталей, при существующей ведомственной разобщенности ремонтного производства использование богатейших возможностей централизованного восстановления деталей очень затруднено.

При сложившихся условиях в ремонтном производстве как подетальная, так и технологическая специализация ремонтных предприятий по существу невозможна.

Опыт подетальной специализации ремонтных предприятий в некоторых республиках нашей страны (в пределах Министерства транспорта и дорожного хозяйства) хотя и дает определенные результаты, но не решает проблемы в целом.

В небольших республиках подетальная специализация ремонтных предприятий в ряде случаев ограничивается недостатком объема работ, а в основном наталкивается на ведомственные интересы.

Например, в Таджикской ССР попытка специализировать восстановление коленчатых валов для республики окончилось неудачей, ибо ни одно ведомство не было заинтересовано взять на себя организацию специализированного предприятия по централизованному восстановлению коленчатых валов.

В настоящее время в Таджикистане из 9000 коленчатых валов автомобилей, требующих восстановления, восстанавливается на ремонтных предприятиях республики не более 2000, которые идут в основном на собственные нужды. Себестоимость их выше, чем на специализированных предприятиях, а качество ниже.

В связи с острым недостатком коленчатых валов в нашей республике часть вывозится для восстановления в Узбекскую и Казахскую республики. Одновременно некоторые организации делают попытки организовать восстановление у себя.

Однако, несмотря на это, сейчас около 70% валов не охвачено восстановлением, и организация восстановления на некоторых небольших предприятиях вряд ли изменит положение.

Как показывают расчеты, организация централизованного восстановления коленчатых валов в республике может дать годовую экономию не менее 70 000 руб. С целью ускорения технического прогресса в ремонтном производстве нужно осуществить полную перестройку его и превратить в производство, близкое по масштабам, оснастке и культуре производства к автомобилестроению.

Для этого все вторичное производство со всеми фондами должно быть сосредоточено в одном ведомстве с единым управлением.

Предприятия должны быть специализированы прежде всего технологически. При этом выделяются разборочные процессы, и первым предприятием вторичного производства должен быть разборочный завод.

Такое специализированное предприятие включает разборку автомобиля на детали, очистку, мойку и тщательную дефектоскопию тех деталей, которые будут восстанавливаться на данном предприятии.

На этом предприятии концентрируется 70% деталей, годных и подлежащих восстановлению, из которых только незначительная часть идет для восстановления на данном предприятии, а все остальные отправляются на специализированные заводы. Поскольку такое предприятие имеет довольно узкую номенклатуру по восстановлению деталей, имеется возможность совершенствовать разборочные процессы и приближаться к оптимальному использованию экономических ресурсов, заложенных в разбираемых автомобилях.

Детали агрегатов, приборы электрооборудования, кузов, кабина, детали оперения и другие направляются на соответствующие специализированные заводы для их восстановления.

Сборочные заводы осуществляют сборку агрегатов, двигателей и автомобилей в полном соответствии с технологией сборки на заводах автомобилестроения с теми же требованиями к производительности труда и качеству выпускаемой продукции.

Такая значительная перестройка ремонтного производства с наибольшей эффективностью возможна при условии передачи всего вторичного производства автомобильной промышленности. Сосредоточение производства автомобилей в отрасли, производящей автомобили, обосновывается следующими соображениями:

1. Имея богатейший опыт по организации производства автомобилей, по специализации автомобилестроения, автомобильная промышленность сможет с гораздо меньшими затратами времени и средств организовать вторичное производство автомобилей на новой основе.

2. Автомобильной промышленности для удовлетворения потребности в запасных частях постоянно приходится организовывать массовое производство их, сле-

довательно, этой отрасли будет легче организовывать, чем кому-либо другому, массовое производство восстановления деталей, которое является экономической основой для вторичного производства автомобилей. Массовое восстановление резко снизит расход проката на производство запасных частей и снизит себестоимость вторичного производства автомобилей, удовлетворит потребность в запасных частях.

3. На автомобильную промышленность возложена задача: при минимальных затратах удовлетворить потребность народного хозяйства в надежных и долговечных автомобилях. Эта задача будет выполнена наиболее полно, если вторичным производством будет заниматься автомобилестроение.

На автомобильных заводах нашей страны уже давно стали заниматься повышением надежности и долговечности автомобиля, однако решить эти вопросы при наличии оторванности вторичного производства от основного очень трудно.

4. На современном этапе на наших заводах автомобилестроения происходит процесс создания филиалов и

специализация этих филиалов. Особенно этот процесс заметен на заводе имени Лихачева. Получив в свою «семью» Мценский завод алюминиевого литья (небольшой второстепенный завод), завод имени Лихачева за первые два года превратил его в первоклассное предприятие с современным оборудованием, высокой производительностью труда и высоким качеством. Это характерно для большинства филиалов ЗИЛа. Применение современных методов производства позволяет филиалам все затраты, которые идут на реконструкцию, возмещать и получать быструю отдачу.

Несомненно, что завод имени Лихачева, получив в качестве филиалов авторемонтные предприятия, также быстро сумел бы организовать вторичное производство автомобилей и получить быструю отдачу.

Особенно быструю окупаемость затраченных средств дает организация массового восстановления деталей. В интересах ускорения технического прогресса в ремонтном производстве слияние вторичного производства автомобилей с основным должно произойти как можно скорее.

Об актуальности технического обслуживания и ремонта автомобилей, находящихся в личной собственности, в курортных городах в разгар сезона отпусков говорится в материале, напечатанном в журнале «Автомобильный транспорт» № 3, 1971 г.

Передвижная станция ТО легковых автомобилей¹

Инж Г. Кожемяченко

Увеличение числа автомобилей, находящихся в личном пользовании, вызывает потребность в организации широкой сети станций технического обслуживания для квалифицированной помощи в их техническом обслуживании и ремонте.

Особенно остро проблема обслуживания автомобилей проявляется в курортных районах, где в летний период скапливаются автомобили, число которых в десятки раз превышает численность автомобилей, принадлежащих местным жителям. Учитывая это обстоятельство для курортных местностей целесообразно предусмотреть систему станций обслуживания, сочетающую стационарные станции с передвижными и сезонными.

Экспериментальными мастерскими Крымского автоуправления в 1969 г. был спроектирован, изготовлен и испытан опытный образец передвижной станции технического обслуживания легковых автомобилей (ПСТО).

Станция предназначена для проведения мелкого текущего ремонта и первого технического обслуживания автомобилей индивидуальных владельцев в местах их мас-

сового скопления, непосредственно на стоянках. ПСТО состоит из двух автобусов ЗИЛ-158, двух металлических разборно-сборных эстакад, смонтированных на одноосных прицепах, автомобиля технической помощи ГАЗ-51 и двухосного прицепа с кузовом-фургоном.

Автобусы, на базе которых сделаны цеха ПСТО, прошли амортизационный пробег и были нерентабельны для перевозки пассажиров. В одном из них размещено производственное отделение. В салоне кузова демонтированы пассажирские сиденья и устроены три участка: слесарный, слесарно-механический и силовой. Салон кузова второго автобуса также разделен на три части. В первом отсеке размещено административное отделение, в котором установлена радиостанция для связи с основной базой, магнитофон, телевизор, аккумуляторы.

Каждый автобус в транспортном положении станции буксирует сборную металлическую эстакаду. Сварная разборно-сборная эстакада состоит из шасси одноосного прицепа, полуэстакады, наездов, трапов, оград, дуг для тентов от дождя и солнца и опорных лап.

¹ Материал напечатан в сокращенном варианте

Чуть более года назад журнал «Автомобильный транспорт» информировал читателей о запуске в районе Новой Москвы пилотного проекта транспортного обслуживания населения – сервиса перевозок по требованию «По пути». Это цифровая платформа, позволяющая пассажиру в условиях низкой плотности застройки, по сути, заказывать автобус туда, где он ему нужен. Данный сервис предоставляет возможность перевозчику исключать перепробеги, экономить средства и при этом не снижать качество транспортного обслуживания. Первоначально Мосгортранс, запустивший этот эксперимент, использовал импортную цифровую платформу, но отечественные IT-компании смогли создать достойную альтернативу, которая позволила полностью переключиться на российский софт без ущерба качеству обслуживания пассажиров. Сервис «По пути» занял место между классическим регулярным наземным транспортом и такси. В нем имеются не только стационарные объекты остановок, но и виртуальные остановки. Приложение «Московский транспорт» позволяет «заказать» автобус и доехать до места назначения с другими попутчиками. Решение о подаче транспортного средства принимается в режиме реального времени. Сегодня это достаточно известный мировой тренд, который применяется во многих государствах. Но вот что интересно, почти пятьдесят лет назад про аналогичную систему в статье «Автобус – по телефону» рассказали сотрудники Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ), взяв за ее основу зарубежный опыт. Материал был опубликован в журнале «Автомобильный транспорт» № 11, 1976 г.

Автобус – по телефону

Э. Мун, М. Коросташевский, НИИАТ

Постоянное увеличение количества автомобилей на улицах и площадях многих городов мира, проектирование и застройка которых производились без надлежащей перспективы развития городского транспорта, привело к резкому снижению скоростей движения наземного городского транспорта, недопустимому загрязнению воздушного бассейна городов отработавшими газами и высокому уровню уличного шума.

Принимаемые различные меры, такие как оснащение автомобилей устройствами, снижающими токсичность отработавших газов, усовершенствование систем регулирования дорожного движения, строительство сложных развязок в нескольких уровнях и т. п., если они не ведут к сокращению общего числа автомобилей на улицах и площадях города, не решают проблему в полной мере.

Подавляющее большинство специалистов городского транспорта в различных странах мира пришли к заключению, что основным направлением решения транспортной проблемы должно стать возрождение и ускоренное развитие общественного транспорта, способного успешно конкурировать или заменить легковые автомобили – главную причину транспортной проблемы.

Например, в настоящее время в США насчитывается около 105 млн легковых автомобилей, в результате чего роль общественного транспорта незначительна. Крити-

ческая ситуация, возникшая практически во всех крупных городах, вынудила Конгресс выделить на период 1970–1980 гг. 10 млрд долл. на развитие общественного транспорта. В составе Министерства транспорта США создано управление городского общественного транспорта и принята долгосрочная программа развития общественного транспорта, главным образом автобусного, на долю которого в США приходится 80% общего объема перевозок пассажиров городским общественным транспортом.

Развитие общественного транспорта идет по нескольким основным направлениям, включая прежде всего улучшение и усовершенствование существующих транспортных средств, создание новых видов городского транспорта, введение новых форм организации работы транспорта, усовершенствование организации улично-дорожного движения, введение ограничений на проезд и стоянку легковых автомобилей и т.д.

Интерес представляет новая система перевозок пассажиров в городах, получившая название «дайэл-э-райд» (известны и другие названия, например, «таксибус»). В последнее время эта система перевозок пассажиров автобусами по заказам, принимаемым по телефону, получает распространение во многих странах мира, например, в США, Канаде, Франции, Швеции и других.

Автобусы, работающие по системе «дайэл-э-райд», перевозят пассажиров от двери до двери, т.е. забирают пассажира в любом указанном им месте и доставляют в любое место в пределах обслуживаемой территории. В некоторых случаях доставка производится не до любого места, а до определенного узлового пункта пересадки на основную транспортную магистраль (в этом случае система «дайэл-э-райд» выполняет функции сбора и развозки пассажиров).

Порядок оплаты за проезд в автобусах, работающих по системе «дайэл-э-райд» сходен с таксомоторными перевозками при их заказе по телефону, но стоимость в 4–5 раз ниже. Плата за транспортные услуги (постоянных пассажиров) взимается предварительно со скидкой.

В качестве подвижного состава, перевозящего пассажиров по системе «дайэл-э-райд», используются автобусы от средней до особо малой вместимости, оснащенные радиостанциями. Автобусы имеют отличительное оформление и окраску. В некоторых случаях сиденья располагаются по периметру салона.

Перевозки выполняются по предварительным или срочным заказам, поступающим от населения обслуживаемого района в диспетчерский пункт. Разовые заказы делаются по телефону, а на постоянные приобретаются абонементы. Постоянными пассажирами считаются такие, которые пользуются системой «дайэл-э-райд» ежедневно в течение недели и более в одно и то же время с постоянным местом посадки и высадки. В заказах на поездки как на постоянные, так и разовые, указываются начальные и конечные пункты поездки, требуемое время подачи автобуса и число лиц, совершающих поездку. Удовлетворение заявок обеспечивается, как правило, в точно назначенное время или с отклонением от него не более 5 мин.

Организация перевозок пассажиров по указанной системе включает в себя прием заказов от населения и их обработку на ЭВМ; составление (также с помощью ЭВМ) оптимальных автобусных маршрутов, обеспечивающих минимальные затраты времени пассажиров на ожидание автобуса и поездку к месту назначения при экономически эффективном наполнении автобуса; управление движением автобусов на линии с исполнением срочных разовых заказов.

Система «дайэл-э-райд» получает наибольшее распространение в небольших городах с населением до

50 тыс. человек и пригородах с площадью до 25 км². В крупных городах транспортное обслуживание населения по заказам осуществляется по зонам. В каждой зоне имеется диспетчерский пункт, который организует прием заказов и перевозку пассажиров в своей зоне. Например, в г. Санта-Клара (штат Калифорния) системой «дайэл-э-райд» обслуживается население в 1 млн человек на территории 2,5 тыс. км². Вся территория города разбита на 18 зон, в каждой из которых проживает около 50 тыс. человек. Перевозки осуществляют 680 автобусов.

Опыт применения ЭВМ в организации перевозок по системе «дайэл-э-райд» показывает целесообразность применения небольших компьютеров. Использование ЭВМ позволяет обработать и реализовать до 3 тыс. заказов от пассажиров одновременно. Компьютер рассчитывает не только маршруты, но и определяет загруженность автобусов на линии.

Система «дайэл-э-райд» наряду с преимуществами имеет и свои недостатки, главными из которых являются: необходимость привлечения большого числа водителей, удорожание стоимости поездки в сравнении с обычным автобусом, трудность эффективного использования подвижного состава в часы спада спроса. Но несмотря на это масштабы внедрения системы «дайэл-э-райд» в отдельных городах США значительны. Транспортные фирмы других стран, внедряющие систему перевозок населения по заказам «от двери к двери», также считают, что новая система повышает качество транспортного обслуживания населения за счет создания дополнительных удобств и сокращения времени, затрачиваемого на поездки. Кроме того, организация таких перевозок снижает потребность в поездках на легковых автомобилях, что способствует сокращению загрузки проезжей части улиц городов.

Для нашей страны, где общественному транспорту отведена основная роль в транспортном обслуживании населения, изучение опыта эксплуатации подобных систем представляет большой интерес. Внедрение системы, подобной «дайэл-э-райд», в некоторых городах СССР с учетом местных особенностей наряду с дальнейшим развитием обычных и маршрутных таксомоторных перевозок могло бы способствовать повышению качества транспортного обслуживания населения.

Новое здание НИИАТ

В октябре 1973 г. Государственная комиссия приняла в эксплуатацию лабораторно-производственное здание Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта РСФСР. Созданы благоприятные условия для производственной деятельности подразделений института, занимающихся разработкой в области экономики автомобильного транспорта, организации перевозок грузов автомобильным транспортом, совершен-

ствования методов эксплуатации, технического обслуживания и ремонта автомобилей, разработкой технико-экономических требований к промышленности по улучшению качества новых моделей подвижного состава и других проблем транспорта.

Опубликовано журнале «Автомобильный транспорт» № 1, 1974 г.

Основное значение рубрики «За рубежом» – ознакомление читателей с новыми технологиями в перевозочном процессе, новиками автопроизводителей и другими интересными новостями в автомобильном мире. Например, в 1971 году в журнале «Автомобильный транспорт» № 10 была размещена информация об использовании на автомобильном транспорте гибких контейнеров.

Применение гибких контейнеров на автомобильном транспорте

А. Чеботаев, ИКТП, к.т.н.

За рубежом гибкие контейнеры используются для перевозки и хранения промышленной и питьевой воды, жидкого топлива и масла, вина, химических растворов, сыпучих и других грузов. Они изготавливаются фирмами «Данлоп», «Мастон» (Англия), «Крупп» (ФРГ), «Йокогама рабес» (Япония), «Треллебог» (Швеция), «Байнхем» (Нидерланды), «Юнайтед ... Робертс», «Гудьир», «Кэллон» (США), «Пирелли» (Италия) и др. Емкость контейнеров для автомобильных и смешанных перевозок изменяется от 400 до 23 тыс. л.

Максимальная длина наполненных контейнеров почти 12 м при значительном колебании ширины и высоты. В порожнем состоянии длина и ширина несколько увеличены, размеры свернутого контейнера в 8–15 раз меньше наполненного.

Контейнеры для перевозки жидких грузов изготавливаются в виде плоских мешков, которые при заполнении принимают форму удлиненной подушки. Для их изготовления применяется одно- или двухслойная испытанная на растяжение до 180 кг/см^2 нейлоновая или винилино-вая ткань, а для химически активных растворов – терилен. Внутреннее и наружное покрытие выполняется из неокрена или приготовленных на его основе растворов с повышенной устойчивостью на истирание. Толщина стенок автомобильных контейнеров колеблется от 2,2 до 3 мм. Контейнеры из этих тканей можно эксплуатировать при температуре наружного воздуха от -25°C до $+60^\circ \text{C}$. Рабочее давление загрузки составляет порядка

$0,2 \text{ кг/см}^2$ при допустимом растяжении 25%. Это позволяет при давлении $0,28 \text{ кг/см}^2$ увеличивать емкость контейнеров на $0,42 \text{ м}^3$. При емкости более 4,5 тыс. л спереди и сзади контейнеров устанавливаются зажимные металлические пластины с болтовым креплением. В задней верхней части подушки при помощи фланца крепится алюминиевая или латунная горловина. На патрубке горловины находится ручка запорного латунного клапана. В самой верхней точке подушки монтируется клапан для удаления воздуха при наполнении. Для топливных контейнеров применяются дыхательные клапаны, срабатывающие при давлении $0,014 \text{ кг/см}^2$. Для крепления контейнера к платформе автомобиля или к поддону используются широкие (44,4 мм) нейлоновые полосы, образующие сетку из двух или трех продольных и нескольких поперечных полос. На концах полос вшиты фигурные стальные кольца для натяжного каната. Используются для крепления и канаты, завязываемые жесткими узлами за металлические крюки платформы.

По данным фирмы «Мастон», время заполнения контейнера емкостью 5 тыс. л составляет 0,5 ч. Чрезмерное заполнение контейнера не рекомендуется ввиду того, что он принимает форму цилиндра и, естественно, будет перекачиваться под креплением при движении автомобиля. Нормально заполненный контейнер имеет наиболее устойчивую форму эллипсовидной подушки.

Применяются два способа крепления. При первом наиболее быстром способе крепления нейлоновые полосы или канат зацепляют за крючки платформы еще до заполнения контейнера. Размеры креплений рассчитаны таким образом, что по мере заполнения контейнера жидкостью эти крепления автоматически натягиваются. Второй способ более трудоемкий и его осуществление требует значительных усилий при затягивании канатов.

Перевозка гибких контейнеров на съемных поддонах требует крепления последних к платформе или раме подвижного состава. Правильно вы-

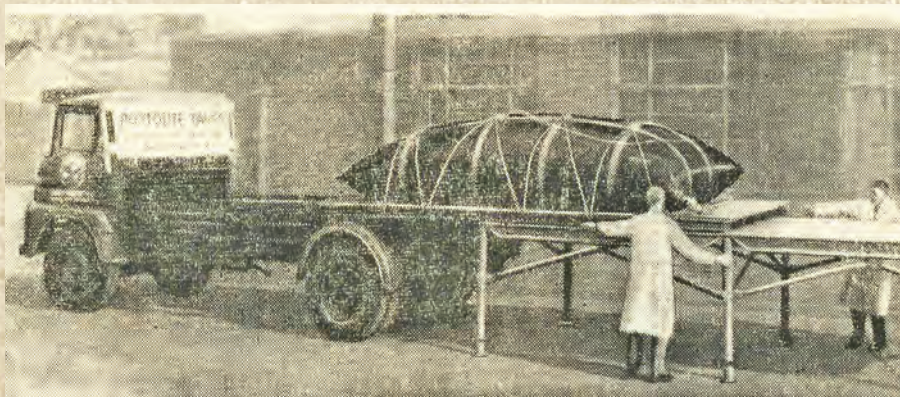


Фото 1

полненное крепление непереполненного гибкого контейнера обеспечивает устойчивость при движении на поворотах и при резком торможении. Испытания контейнеров «портолайт» емкостью 5 тыс. л при скорости 63,4 км/ч на устойчивость при повороте и резком торможении дали положительные результаты.

Основными причинами повреждения контейнеров являются прокол и износ вследствие трения крепления о платформу при движении. Износ уменьшается предохранением контейнера от всех видов трения покрытием брезентовой тканью. По данным фирм, срок службы гибких контейнеров при условии правильной их эксплуатации составляет от пяти до десяти лет.

Разгрузка гибких контейнеров гравитационным способом осуществляется путем установки автомобиля с наклоном в сторону горловины. Желательно при окончании слива жидкости постепенно свертывать контейнер в ролик, начиная со стороны противоположной горловине, с тем, чтобы ускорить процесс разгрузки. При перевозке на поддонах процесс разгрузки упрощается, так как контейнер снимается краном вместе с поддоном. При отсутствии кранов может быть использован способ разгрузки, показанный на фото 1.

Для перевозки сыпучих грузов используются гибкие контейнеры цилиндрической формы с верхней загрузкой и нижней разгрузкой. Загруженный и установленный на платформу контейнер фирмы «Мастон» (фото 2) имеет наружный диаметр 1,7 м и высоту 1,3 м. При перевозке он не требует никаких дополнительных креплений. Изготавливаются такие контейнеры из однослойной нейлоновой или терилоновой ткани, покрытой неопреном. Сверху и снизу гибкого контейнера имеются стальные фланцы с задвижками, обеспечивающими механическую перегрузку, загрузку из бункеров и разгрузку при помощи кранов. Подобные контейнеры «солид» емкостью 10 м³ выпускает итальянская фирма «Пирелли». Фирма «Бакемет» (США) для перевозки цемента и песка выпускает цилиндрические контейнеры диаметром от 1,1 до 2,5 м. Преимущества гибких контейнеров перед существующими автоцистернами заключаются в малом собственном весе, низкой стоимости и в большей универсальности подвижного состава, используемого для их перевозки. Их недостатки выражаются прежде всего в трудоемкости погрузки, разгрузки и крепления к платформе, а также в недостаточной устойчивости автомобилей при больших скоростях движения. Особо следует отметить расшатывающее действие закрепленных гибких контейнеров на деревянную плат-

форму автомобиля и шкворневую систему седельных тягачей в результате движения жидкости при резком торможении и на поворотах.

Анализ зарубежных данных показывает, что в нашей стране целесообразно организовать производство гибких контейнеров на основе более прочных синтетических материалов, дифференцировав их в зависимости от транспортного назначения на две группы. К первой группе следует отнести гибкие контейнеры, изготовляемые в виде удлиненной подушки, предназначенные для перевозки и кратковременного хранения различных видов жидких грузов: нефтепродуктов, воды, химических растворов, соков, вина и т.п. Их грузоподъемность должна быть кратной грузоподъемности грузовых автомобилей: 0,5 т; 1,0; 1,5; 3,0; 5,0; 8,0; 14,0 т. Ко второй группе следует отнести гибкие контейнеры цилиндрической формы, предназначенные для перевозки и длительного хранения различных сыпучих и порошкообразных грузов – цемента, песка, удобрений, полистирола и др. Грузоподъемность этих контейнеров должна быть различной (от 0,5 до 10 т) и более точно соответствовать объемному весу перевозимых грузов. Цилиндрические гибкие контейнеры транспортируются в нагруженном состоянии в вертикальном положении, поэтому для большей устойчивости при перевозках их диаметр должен быть максимальным, однако не превышающим 2,5 м. С этой же целью борта платформ грузовых автомобилей, регулярно работающих с гибкими контейнерами, целесообразно изготовлять в виде полуколес, в точности повторяющих внешнюю форму нагруженных контейнеров.

Внедрение гибких контейнеров позволит ликвидировать дефицит автомобильных и железнодорожных цистерн. Успешное и эффективное применение гибких и жестких контейнеров может быть обеспечено только при хорошо налаженной работе погрузочно-разгрузочных устройств.

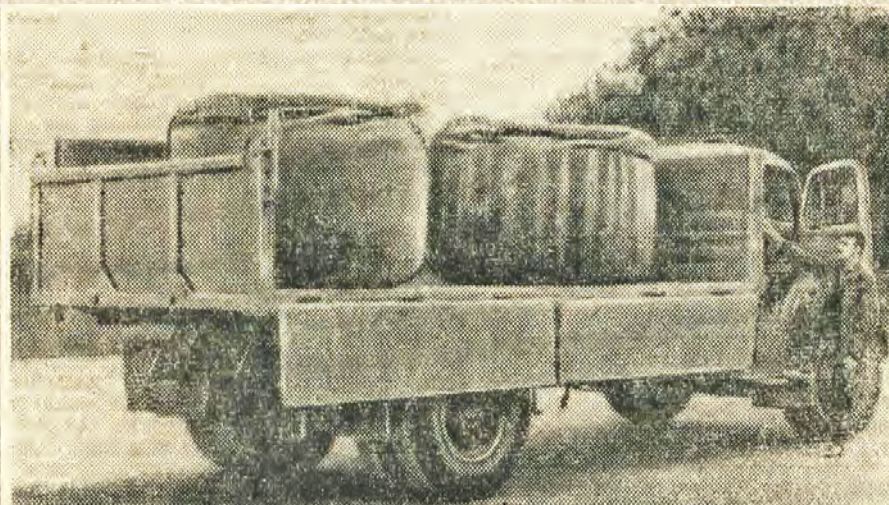


Фото 2

Проведение ралли – захватывающее спортивное состязание, где проверяются на выносливость и автомобили, и члены экипажей. В статье, опубликованной в журнале «Автомобильный транспорт» № 12, 1971 г., рассказывается о ралли «Тур де Европ», которое закончилось победой советских команд. Примечательно, что в отличие от автомобилей «Москвич-412», «Жигули» ВАЗ-2101 были представлены на международных соревнованиях впервые.

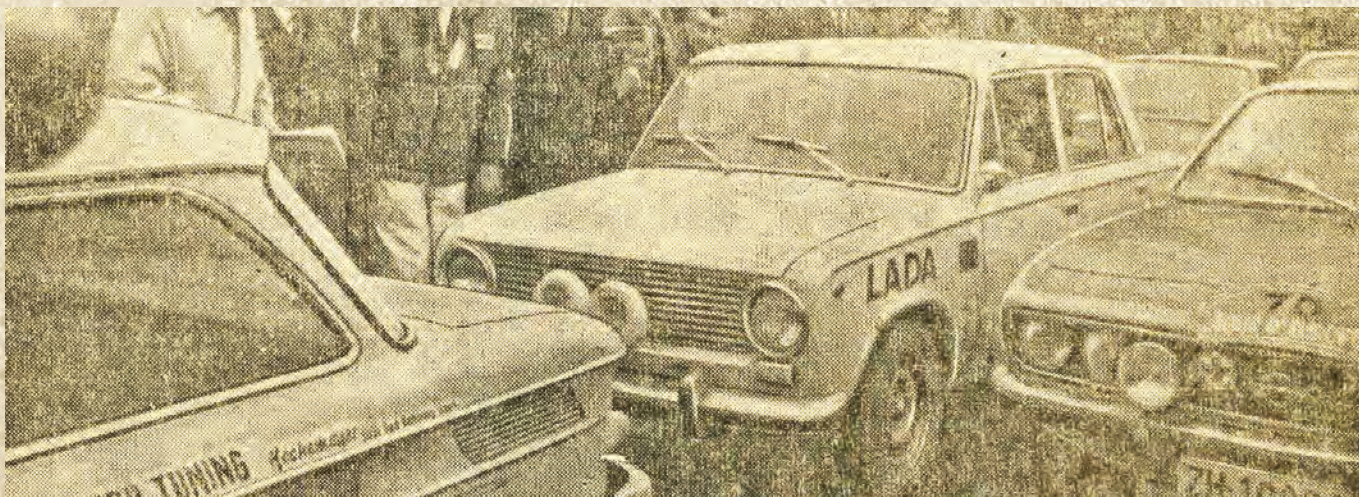
Победа советских команд в европейском ралли

Две недели продолжалась упорная борьба спортсменов, участвовавших в традиционных европейских автомобильных соревнованиях ралли «Тур де Европ». Она закончилась победой советских команд. Автомобили «Москвич-412» команды «Автоэкспорт» с экипажами: Л. Морозов и Э. Сингуринди (автомобиль со стартовым номером 50); Л. Потапчик и Г. Хольм (№ 51); Ю. Лисовский и В. Ртецкий (№ 52); В. Бубнов и А. Печенкин (№ 53) завоевали главный приз соревнований – «Золотой кубок». Наша вторая команда, выступавшая на автомобилях «Жигули» ВАЗ-2101 в составе Л. Лукьянова и А. Карамышева (№ 23); Е. Андреева и В. Кислых (№ 24); К. Гирдаускаса и У. Мардевиц (№ 25) получила второй главный приз – «Серебряный кубок».

Для автомобилей ВАЗ-2101 или как их называли «Лада» (для удобства произношения на иностранных языках) эти соревнования были первыми международными состязаниями, в которых нужно было выявить и доказать высокие эксплуатационные и спортивные качества нового советского легкового автомобиля. Трасса соревнований протяженностью 15 тыс. км проходила по дорогам ФРГ, Дании, Норвегии, Швеции, Финляндии, СССР, Польши, Чехословакии, Венгрии, Румынии, Болгарии, Турции, Греции, Югославии, Италии, Австрии и была не из легких. Достаточно сказать, что из 51 экипажа, стартовавших в г. Эрбахе, к финишу в г. Травемюнде (оба го-

рода находятся в ФРГ) пришло только 39 автомобилей, а среди них были такие известные модели, как победитель ралли Лондон – Мехико Форд «Эскорт», Мерседес-Бенц-250, Опель Капитан, Опель-Кадетт-Ралли, Вольво, две модели Фольксвагена – традиционный «Жук» и Новый К-70, три модели Альфа-Ромео, Шкода 110 и др. Причем многие автомобили были сделаны специально для таких соревнований. Например, БМВ-Альпина – это поистине «волк в овечьей шкуре». В легком пластмассовом кузове французского автомобиля Рено-Альпина разместились агрегаты автомобиля БМВ-2000 с его 2-литровым двигателем. И если «Москвичам» к лидерству в крупных международных соревнованиях уже не привыкать, то удачный дебют первенца Волжского автомобильного завода – большой успех. Новый советский массовый автомобиль показал себя достойным конкурентом в тяжелой спортивной борьбе. В личном зачете экипаж в составе К. Гирдаускаса и У. Мардевиц, выступавшие на автомобиле ВАЗ-2101, заняли второе место. Первое пришлось уступить западно-германским гонщикам К. Вальднеру и Г. Фогту, выступавшими на специально изготовленном для таких соревнований автомобиле Опель-Кадетт-Ралли.

Результаты соревнований стали убедительным доказательством зрелости советских спортсменов и высокого качества автомобилей, сделанных в нашей стране.



Автомобили ВАЗ-2101 к старту готовы



Подписка на журнал «Автомобильный транспорт» на нашем сайте в Интернете

Уважаемые коллеги!

Подписаться на журнал
«Автомобильный транспорт»
можно с любого месяца
на сайте редакции
www.transport-at.ru
в разделе «Подписка»
как юридическим лицам,
так и физическим.

Скриншот сайта www.transport-at.ru с формой подписки. Вверху — меню: ГЛАВНАЯ, О ЖУРНАЛЕ, НОВОСТИ, СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРОВ, СТАТЬИ, ПОДПИСКА, РЕКЛАМА, КОНТАКТЫ. В центре — галерея обложек журналов за 2021 год. Внизу — форма для заполнения данных подписчика.

Поиск по тексту: Цена:

Галерея журналов:

- ВЕСЕ НОМЕРА ЗА 2021 ГОД
- №12/2021 642,00Р
- №11/2021 642,00Р
- №10/2021 642,00Р
- №9/2021 642,00Р
- №8/2021 642,00Р

Форма подписки:

Контактное лицо, должность:

Эл. почта:

Телефон:

Адрес доставки, включая индекс:

Номера журналов:

Год:

Подписать

Уважаемые читатели! У вас есть возможность также оформить подписку в любом месяце, заполнив данную форму. В поле «Номера журналов» нужно указать все номера, которые вы хотите получить. (к примеру, 1 2 2 4 5 6 7 8 9 10 11 12). На основании заявки вы получите отчет на оплату. После поступления денежных средств на расчетный счет редакции, журналы отправят вам по почте по указанному в заявке адресу.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
В.Ф. Кузьмина

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
109125, Москва,
Люблинская улица,
дом 9, строение 3
Телефон:
8 (495) 728-09-79
E-mail: at@transport-at.ru
www.transport-at.ru

УЧРЕДИТЕЛИ:

АНО «Редакция журнала
«Автомобильный транспорт»,
ФБУ «Агентство
автомобильного транспорта»
Министерства транспорта РФ

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Е.С. Москвичев - Председатель Комитета
Государственной Думы ФС РФ по
транспорту и развитию транспортной
инфраструктуры, президент АСМАП
В.Б. Ефимов - депутат Государственной
Думы ФС РФ, президент Союза
транспортников России
В.М. Приходько - советник ректора
МАДИ (ГТУ)
Ю.С. Сухин - Почетный президент АСМАП

РЕДАКЦИЯ:

А.С. Мокина,
зам. главного редактора

Д.А. Мокин,
корреспондент

Издание перерегистрировано
в Роскомнадзоре
Свидетельство ПИ № ФС 77 - 71 642
от 13.11.2017 г.

© Москва, «Автомобильный транспорт», 2023 г.

Тираж 2500.

Дата выхода в свет 03.02.2023

АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 109125, Москва, Люблинская улица, дом 9, строение 3
Отпечатано в ООО «Типография «Печатных Дел Мастер»
109518, г. Москва, 1-ый Гривороновский пр-д, дом 4

При перепечатке материалов журнала
«АТ» ссылка на разрешение его
редакции — обязательна.

Ответственность за точность опубликованной
информации несут авторы публикаций,
а рекламных сообщений — рекламодатели.

ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ:

П7863 («Почта России»)

ПОДПИСКА

через редакцию «АТ»:
www.transport-at.ru
(раздел «Подписка»)

Уважаемые коллеги!

Подпишитесь на журнал
«Автомобильный транспорт» –
и Вы будете в курсе всех событий на автотранспорте
в нашей стране и за рубежом

Подписку можно оформить:

в любом почтовом отделении
страны по каталогу

Почта России (индекс П7863)

в Интернете на сайтах:

Почты России: www.pochta.ru в
разделе «Подписка онлайн» по
индексу издания – П7863

Редакции журнала «Автомобильный
транспорт»:
www.transport-at.ru

Внимание!

Редакция является единственным
производителем специализированного
издания – журнала «Автомобильный
транспорт», осуществляет работы не только
по его производству, но и доставке. На
основании Федерального закона от
05.04.2013 г. № 44-ФЗ (ст. 93
«Осуществление закупки у единственного
поставщика (подрядчика, исполнителя)»)
государственные предприятия и
учреждения могут оформить
договор подписки на журнал
«Автомобильный транспорт»
непосредственно через
редакцию без конкурсных
торгов.



Адрес: 109125, Москва, Люблинская улица, дом 9, строение 3;
тел. 8 (495) 728-09-79
сайт: www.transport-at.ru, эл. почта: at@transport-at.ru