



ХЛЕБНАЯ РАБОТА

Н.Братащук

Использованы фото из частной коллекции изображений
Фото моделей – Adler-M ©

С особым трепетом вспоминаю то время, когда каждое утро у нас начиналось с запаха свежего, ароматного хлеба, который сразу наполнял комнату, щекоча ноздри, заставляя просыпаться: мы жили над продуктовым магазином, а разгрузка хлеба осуществлялась прямёхонько под нашими окнами.

И разномастные, но, неизменно, чистые «газоны», с четкой надписью «ХЛЕБ», (которая, к тому же, иногда дополнительно сопровождалась изображением колосьев или же хлебного караваля); отличавшиеся один от другого, по сути, цветом кабин и фургонов [а чуть позже – и формой радиаторной решётки]; иногда – цветом и форматом надписей, были настолько обыкновенными и привычными, что я тогда никогда и не задумывался, над тем, что перевозить свежий хлеб от пекарни до магазина – это целая наука.



Уже намного позднее, я узнал, что перевозка хлебобулочных изделий сопряжена с повышенным риском: всячески избегать ее возможного загрязнения. А источниками загрязнения могут быть множество факторов, среди которых, особо отмечу:

дорожная пыль, брызги грязи, атмосферные осадки, грязь в фургоне автомобиля, хлебные лотки, одежда сопровождающих работников или сами работники, несоблюдающие требования санитарии и гигиены и т.п.

Но и сам автомобиль должен быть технически исправным, что бы вовремя и без возможной перегрузки под открытым небом доставить свежую продукцию потребителям.

Для того, чтобы предохранить готовую продукцию от загрязнения и обеспечить ее безопасность для потребителей, необходимо строго соблюдать все правила транспортирования пищевых продуктов, которые регламентированы соответствующими документами, в числе которых и ГОСТы «Хлеб и хлебобулочные изделия. Укладывание, хранение и транспортирование»; Санитарные правила и нормы (СанПиН) где содержатся конкретные указания о том, каким образом следует организовать перевозку хлеба для минимизации рисков загрязнения и обеспечения безопасности.

Требования к автомобилю для перевозки хлеба

Хлебопекарную продукцию разрешается перевозить только в специально выделенном, правильно оборудованном и тщательно подготовленном для перевозки данной продукции транспорте.

Конструкция грузовых отделений транспортных средств (ТС) и контейнеров должна обеспечивать защиту пищевой продукции от загрязнения, проникновения животных, в том числе грызунов и насекомых, проведение очистки, мойки, дезинфекции.

Внутренняя поверхность грузовых отделений ТС должна быть выполнена из легко моющихся и нетоксичных материалов.

Конструкция и оборудование автотранспорта должны обеспечивать необходимые условия для сохранения качества и безопасности хлебобулочной продукции в период перевозки.

ТС должно иметь разрешение на эксплуатацию транспорта для перевозки хлеба, выданное органами госсанэпиднадзора. Соответствующее разрешение выдается только после проведения специального осмотра транспорта.

Срок действия разрешения на эксплуатацию ТС для перевозки хлеба составляет 6 (шесть) месяцев. Для получения разрешения на новый срок, ТС должно быть вновь предъявлено для осмотра.



Перевозка хлеба и хлебобулочных изделий транспортом, не отвечающим санитарным требованиям, или не имеющим разрешения госсанэпиднадзора запрещается.

Хлебные лотки должны быть чистыми и сухими. Перед загрузкой все лотки проверяются ответственным лицом.

В период погрузки и разгрузки недопустимо попадание атмосферных осадков на продукцию. Для обеспечения этого требования места погрузки и выгрузки должны быть защищены от воздействия атмосферных осадков специальными навесами и козырьками. Следует следить за тем, чтобы сами навесы и козырьки не стали источником загрязнений!

Территория хлебопекарного предприятия должна содержаться в надлежащем порядке, чтобы исключить загрязнение продукции во время ее погрузки в автотранспорт.

Транспорт, используемый для перевозки хлеба и хлебобулочных изделий, должен иметь четкую надпись «Хлеб».

В ТС, предназначенных для перевозки хлеба и хлебобулочных изделий запрещается перевозка каких-либо других грузов.

ТС, тара и другое оборудование, используемые при перевозке хлеба и хлебобулочных изделий, должны содержаться в чистоте.

Перед погрузкой продукции ТС и тара должны тщательно осматриваться и, если возникнет необходимость, очищаться. По окончании работы ТС, лотки и другое используемое в процессе транспортировки оборудование промывается горячей водой и не реже одного раза в пять дней дезинфицируется. Периодичность



дезинфицирования подбирается с таким расчетом, чтобы само ТС не стало и источником загрязнения транспортируемой продукции.

Для мойки внутренних поверхностей грузовых отделений ТС и лотков может быть использована только вода, соответствующая требованиям к питьевой воде.

Ответственные лица, сопровождающие хлеб, должны производить погрузку и выгрузку хлеба только в санитарной одежде и иметь при себе личную санитарную книжку с отметкой о произведенном медицинском осмотре, обследовании и сдаче экзамена по санитарному минимуму.

Больные инфекционными заболеваниями, лица с подозрением на такие заболевания, лица, контактировавшие с больными инфекционными заболеваниями, лица, являющиеся носителями возбудителей инфекционных заболеваний, не допускаются к работам, связанным с перевозкой хлебобулочной продукции.

За санитарное состояние транспорта, предназначенного для перевозки хлеба и хлебобулочных изделий, а также за санитарную грамотность работников транспорта отвечает администрация предприятия, которому принадлежат ТС.

За соблюдение санитарных норм при погрузке готовой продукции несут ответственность должностные лица хлебопекарного предприятия, при перевозке — транспортное предприятие, а при выгрузке — администрация торгового предприятия.



Выпуск специализированных фургонов ГЗСА-3704 (грузоподъемностью 2170 кг) для перевозки хлебобулочных изделий (на шасси ГАЗ-52-01) был освоен Горьковским заводом специализированных автомобилей в 1967 г.

Основной рабочий «элемент» - грузовой кузов в виде закрытого дерево-металлического фургона, с разделением внутреннего помещения на четыре секции, образованные цельносварными металлическими фермами. Каждое отделение предназначено для размещения 96 или 128 хлебных лотков разного размера. Потолок и левая стенка фургона обшиты деревянными рейками. Пол фургона - деревянный, покрыт листовой оцинкованной сталью. С правой стороны кузова есть четыре одностворчатые двери, с внешними запорными механизмами. Вентиляция кузова осуществляется через вентиляционные лючки, расположенные в передней и задней стенках кузова.

С 1964 до 1970 г. завод выпускал автомобиль ГЗСА-892, который отличается от ГЗСА-3704, в основном, наличием надколесных ниш.

С 1970 года, ГЗСА-3704, начал поступать в войска Советской армии, для доставки в воинские формирования и городки горячего хлеба.

Но большего распространения в армии получил похожий теплоизолированный фургон АФХ-53 на шасси ГАЗ-53Н, грузоподъемностью 2560 кг для перевозки хлеба и хлебобулочных изделий на 160 лотках, сменивший модель КХА-51.



В сентябре 2016 года DiPmodels в очередной раз порадовала всех, кто интересуется миниатюрными моделями отечественного грузового и специализированного транспорта в «43-м» масштабе, выпустив «линейку» из четырёх «хлебовозок».

На первый взгляд может показаться, что главная новинка – только сама «будка», поставленная на уже знакомое «53-е» шасси, но это ошибочное впечатление, поскольку выпуском этих моделей внедрено в производство длиннобазовое шасси «52-го» семейства модели 52-01, на особенностях которого, остановимся подробнее, а пока – общая характеристика каждой новинки, имеющей, к слову, конкретный прототип.

Модель автомобиля-фургона ГЗСА-3704 на шасси 52-01 (артикул 105214) имеет кабину цвета «морская волна», решётку радиатора, выкрашенную в белый цвет и фургон желтого цвета с «рукописной» надписью «хлеб». Этот вариант соответствует версии 1969 года и несет дополнительную функцию: модель входит в самостоятельную подсерию AVTOEXPORT USSR и единственная из всех «сестер» имеет прозрачный бокс. **Общий тираж – 96 экз.**

Модель автомобиля-фургона ГЗСА-3704 на шасси 52-01 (артикул 105212) с кабиной бежевого («песочного») цвета и зелёной «будой» - это версия 1979 года, **выпущенная тиражом в 300 экз.**

Модель автомобиля-фургона ГЗСА-3704 на шасси 52-01 (артикул 105213) с кабиной белого («молочно-лунного») цвета и бежевой «будой» - это версия 1991 года, с рестайлинговой решеткой радиатора («третий тип»).

Тираж - 300 экз.

И, завершает «линейку», **модель автомобиля-фургона АФХ-53 на шасси 53-12-16.**

Это военная версия цвета «хаки», 1986 г.

Отличительные особенности: «53-е» шасси с «двойным» трубопроводом выхлопной системы; наличие дополнительного оборудования; чехол, закрывающий решётку радиатора.

Тираж составил – 180 экземпляров.

Но, пожалуй, одним из важных новшеств всех версий «хлебовозов» есть **измененная конструкция задней подвески**, позволившая «выправить осанку, немного приподняв за д.

105214



105212



105213



105325



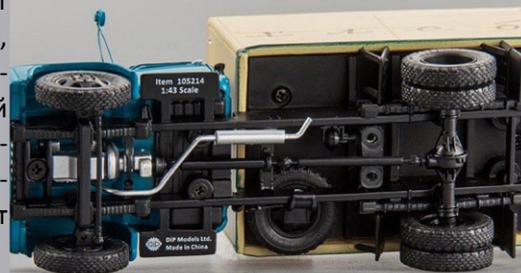
105214



ШАССИ – ОСНОВА ОСНОВ

Версия **105214** (1969 год) при виде снизу очень хорошо показывает свои особенности: шины и колеса, знакомые нам по «52-му» семейству, рядный двигатель с выведенной на левую сторону одинарной выхлопной трубой, усилитель тормозов, и «разъемный» задний мост «типа 51-го».

Кстати, этот самый усилитель тормозов, можно считать «лишним» на этой версии, если вовремя не вспомнить, что это «автоэкспортная версия», а экспортные машины оснащались усилителем сразу. А вот если бы он был в «серебристом» цвете – реалистичность восприятия только улучшилась.



105212



Версия **105212** (1979 год), по сути, повторяет все, что описано выше.

Только усилитель уже без каких-либо «оговорок»: в заявленный временной период он уже был «штатным оборудованием».

Версия **105213** (1991 год) уже имеет интересные отличия: слева, на кронштейне, установлен газовый баллон под сжиженный нефтяной газ (СНГ).



105213



Выхлопная система слегка модернизирована: выхлоп направлен не в сторону, а вниз.

Интересный факт: завод не выпускал длиннобазовые версии для работы на СНГ – только для сжатого природного газа (СПГ). В то же время, встречающиеся ГАЗы с одним баллоном для СНГ – часто узаконенная переделка «на местах» (по заводской документации).

Эта версия оснащена задним мостом («банджо»), «типа 53-го», которым оснащались шасси модели 52-01, вплоть до прекращения их выпуска, как и парой вакуумных усилителей тормозов.



105325



Версия **105325** (1986 год), при всей похожести, стоит особняком: картер V-образного двигателя, «сдвоенная» система выпуска выхлопных газов, которая сходится в один «глушитель», два вакуумных усилителя тормозов, слева на раме – дополнительный бак на 105 л, в задней части рамы – специальное оборудование, в виде пары ящиков, «треугольные» диски и соответствующая резина. Задний мост – «банджо». Все как у настоящей.



105214

ВСТРЕЧА «ПО ОДЁЖКЕ»

Различия в шасси, в плане соблюдения исторической и технической достоверности, несомненно, важны, но модели «переворачиваются» намного реже, чем есть возможность постоянно наблюдать общий вид. А потому самое время остановиться на внешних особенностях, в том числе и на тех, что сразу не видны.

Кабина в варианте 1969 года (**105214**), имеет гладкую крышу, «овальные», крашенные в базовый цвет зеркала, бесцветные «поворотники» и отсутствие «повторителей» на крыльях.

Передний бампер (раннего образца) оснащен «подножкой»-накладкой, в виде отдельной детали. В салоне виден «ранний» серый щиток приборов с тремя циферблатами. Завершает целостность образа два бесцветных «габарита», установленные на передней стенке фургона.

Бежевая кабина варианта 1979 года (**105212**) более «знакома» и «привычна»: усилительные ребра на крыше, все те же «овальные», под цвет самой кабины, зеркала, «бесцветная» оптика, на этот раз сочетающаяся с «повторителями» на крыльях. Приборный щиток в кабине уже с пятью циферблатами.

Модель тоже имеет ранний бампер вышеописанной конструкции, на котором «закреплен» передний номерной знак образца 1958 года: **90-56 пму** (чёрный).

Со временем, «габариты» на фургоне были упразднены, что вновь нашло отображение в модели: их уже нет. Сам же фургон имеет стилизованную под старославянский шрифт надпись «ХЛЕБ» в обрамлении пары колосьев. Нижняя часть конструкции выделена «суриковой» краской.

Белая кабина варианта 1991 года (**105213**) смотрится весьма непривычно, но, тем не менее, полностью соответствует применению такого цвета в начале 90-х гг., на настоящих грузовиках этого семейства. Ее главная отличительная особенность – решётка радиатора «третьего типа» с десятью вертикальными прорезями. «Поворотники» – бесцветные. Внутри кабины – соответствующий щиток приборов, с пятью циферблатами и дополнительными индикаторами. Согласно техническим изменениям в производстве грузовиков, зеркала уже в черных пластмассовых корпусах. Завершает образ «передка» бампер обновленной конструкции, на котором установлен «белый» государственный регистрационный номер Ивановской области, образца 1977 года: **7264 ИВА**.

Версия **105325** не дает усомниться, что перед нами «во-яка»: цвет, номера, обозначения. На модели применены двухцветные «поворотники», а «изюминкой» можно считать «намордник» на облицовке радиатора. Щиток приборов и бампер – как у **105213**.

И еще одна общая черта: заднее стекло кабины теперь менее утоплено вовнутрь.



105212



105213



105325



105214



НАДЕЖНЫЕ ТЫЛЫ

Задняя часть моделей, хотя и находится, как правило, в «тени», особенно, когда модели на полках, тоже не обделена вниманием производителя.

Версия **105214** имеет на задней стенке бежевого фургона размещенные сверху, по углам, два красных «габарита» и рукописную надпись «ХЛЕБ», чуть выше горизонтальной «расшивки» наружных листов, выполненную в той же манере, что и надписи на боковинах. Нижняя часть, имитирующая горизонтальную деревянную ограничительную рейку со скошенными краями – выкрашена в темный, сине-зеленый цвет, впрочем, как и боковые ограничительные рейки. Задние фонари, обычные, круглые.

Поскольку автомобиль «презентационный», он, естественно, не имеет ни госномеров, ни, тем более, их дубликатов на задней стенке.

Но зато хорошо видны задние «резиновые» брызговики, с вертикальным рисунком и картер «51-го» заднего моста.

Версия **105212**, как ранее отмечалось, уже не имеет верхних габаритных огней, потому здесь нашлось место другому «оформительскому» решению: трафаретно-стилизованная надпись «ХЛЕБ» и нанесенный белой краской, согласно ПДД, дубликат государственного регистрационного номера, воспроизводящий интересный момент при его нанесении: знаки номера наносились, как правило, через трафареты, но, иногда, полученные в цифрах и буквах промежутки, подрисовывались той же краской при помощи кисточки и все знаки становились цельными...

Горизонтальная ограничительная рейка выкрашена «охрой» или «суриком».

Как и в предыдущем варианте, хорошо видно задний мост, с характерным вертикальным разъемом.

А вот если бы кому, к примеру, «повезло» двигаться в потоке за настоящим вариантом, отображенным в модели с артикулом **105213**, то сказать сразу о его марке было бы несколько затруднительно из-за центральной «полусферы» заднего моста, характерного для «53-го» семейства. Но, тем не менее, как уже установили, это особенность шасси «52-01».

Здесь, в отличие от предыдущих вариантов, горизонтальная ограничительная рейка выкрашена в один цвет с фургоном, а на задней стенке две трафаретных надписи: «ХЛЕБ», выполненная коричневым цветом, повторяющая стилистику боковых надписей и чёрный дубликат госномера.

И вновь, даже при виде сзади, на вариант **105325**, ни на минуту не усомниться, что это машина, имеющая прямое отношение к армии: «защитная» окраска, чёрный номер, напоминающий таковой образца 1958/65 года, но с двумя буквами: **35-29 бр**; знак «ограничение скорости-60», и, маленький, перевернутый равносторонний треугольник с буквой «Т», указывающий на транспортную группу Вооруженных Сил.

Хорошо виден и привычный «53-й» задний мост.

А за повышение безопасности дорожного движения, «отвечают» «камазовские» задние фонари, модели ФП130.

Вместо эпилога

Каждая модель хороша по-своему и сделать выбор в пользу какой-то одной – весьма сложно. Но, с уверенностью, можно сказать, что они уже – модели-бестселлеры. © 2016

105212



105213



105325



Источники: Руководство по эксплуатации ГАЗ-52-01; Краткий автомобильный справочник НИИАТ; ГОСТ 8227-56 «Хлеб и хлебобулочные изделия. Укладывание, хранение и транспортирование»; Технический регламент «О безопасности пищевой продукции»; Санитарные правила и нормы СанПиН 2.3.4.545-96 «Производство хлеба, хлебобулочных и кондитерских изделий».