Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№17

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

УАЗ-450
ДОСТАВКА ГРУЗОВ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 17, 2012
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту: Любовь Мартынова
Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ru,** по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы: 8-495-660-02-02
Адрес для писем читателей: Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245, «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

УКРАИНА
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16931-5701Р от 19.08.2010
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ua,** по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине: 0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Автомобиль на службе» Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск, пер. Козлова, д. 7Г, тел.: (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей: Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221, ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини», «Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн., 990 тенге
Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.
Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева и Дениса Дементьева.

Отпечатано в типографии: Deaprinting — Officine Grafiche Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 140 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2011–2012
Дата выхода в России: 07.04.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © РИА «Новости»; 4–7: частная коллекция Максима Шелепенкова; 8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»; 10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова; 14: © РИА «Новости»; 15: © Государственный центральный музей современной истории России; последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1970

Стоянка автомашин I автобазы Мосгорторгтранса

Перевозка и доставка грузов стара как мир. Сначала сухопутно-караванная, затем морская. Нынешнее время характеризуется другими масштабами и темпами. Транспортировка товаров от производителей к покупателям — одна из первых «профессий» автомобиля, не столь яркая и героическая, как служба в пожарной охране или на станции скорой помощи, но не менее значимая.

Первое грузовое автопредприятие в России было создано в 1904 году в Санкт-Петербурге

Как только автомобиль перестал быть капризной и дорогостоящей игрушкой и из «экзотики» превратился в транспортное средство, способное успешно конкурировать с гужевыми аналогами, на него обратили внимание «службы», использующие в своей работе конную тягу. Военные и пожарные ведомства повернулись лицом к «самоходным повозкам» решительно, без оглядки на стоимость их эксплуатации. Представители торговли какое-то время наблюдали за развитием автомобилизма настороженно. Смысл коммерции — в извлечении прибыли, а значит, использование автотранспорта для перевозки товаров обретало смысл лишь тогда, когда это стало бы по-настоящему рентабельным. Следовало дождаться удешевления самих машин, повышения их грузоподъемности и надежности. Как только прогресс позволил соблюсти все вышеперечисленные условия, предприимчивые дельцы начали создавать специализированные грузовые гаражи — аналоги современных автобаз. Представители торгового бизнеса заключали с ними договоры о транспортном обслуживании. Это было выгоднее, чем заводить (и содержать) собственный автопарк.

Замена ломовых извозчиков грузовиками и фургонами в уже существующей структуре торговых перевозок была, в прямом и переносном смысле, делом техники. Тем более что доставка грузов на незначительные расстояния в городских условиях не требовала от автомобилей ни повышенной проходимости, ни сверхнадежности, ни высокой грузоподъемности.

Интересно, что к моменту автомобилизации торговых перевозок уже существовали приспособления, позволяющие «примирить» специфику товара с условиями транспортировки. В первую очередь речь идет о скоропортящихся продуктах. В 1803 году американский предприниматель Томас Мур создал емкость, которая могла долго сохранять продукты питания. Он запатентовал ее под названием «рефрижератор».

Основную часть транспортного парка, занятого доставкой товаров в торговые точки, составляют обычные фургоны, которые принято называть промтоварными, хотя в них можно перевозить как штучно-тарные промышленные товары, так и продовольственные, не требующие особых условий перевозок, и изотермические фургоны. Стенки последних обшиваются специальными материалами для поддержания внутри кузова определенных температурных условий (термоизоляции), например, для перевозок в зимнее время замерзающих продуктов (молоко, соки и т.д.), а летом — товаров, портящихся при высоких температурах (колбасные изделия, масло, яйца и т.д.). Третий, весьма немногочисленный из-за высокой стоимости, вид фургонов — рефрижераторы. Они оборудуются холодильными установками и могут самостоятельно длительное время поддерживать

Специализированный автопоезд для перевозки обуви, созданный на московском заводе «Аремкуз»

1960

Фургон, переоборудованный для перевозки легковесных объемных грузов

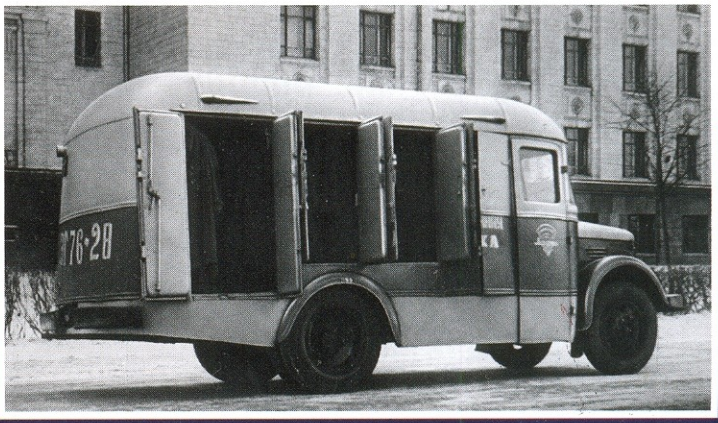
1960

Фургон на шасси грузовика ГАЗ-51 предназначался для перевозки промышленных товаров

в кузове определенную температуру. Такие машины используются для перевозки охлажденных и замороженных продуктов. Массовое производство термоизоляционных автофургонов удалось наладить во второй половине 30-х годов, после того как в марте 1935 года на Всесоюзной конференции холодильщиков Микоян в своем выступлении отметил, что наша холодильная промышленность имеет отсталый участок — рефрижераторный автотранспорт. В том же году Наркомпищепромом СССР на одесском заводе «Фригатор» было организовано штучное производство автомобилей-рефрижераторов на шасси ГАЗ-АА и ЗИС-12 по проектам Всесоюзного научно-исследовательского холодильного института. Правда, в тот момент отечественная промышленность еще не была готова выпускать компактные холодильные установки, которые можно было установить на автомобиль, поэтому охлаждение кузова происходило с помощью сухого льда или льдосоляной смеси. Их нужно было загружать в специальный отсек машины перед каждой поездкой.

В довоенные годы свою лепту в обеспечение торговли специализированным транспортом внесли многие кузовные предприятия: Московский автокузовной и Горьковский кузовной заводы,

1954



Фургон ПАЗ-661 автобусного типа для перевозки одежды

В начале 20 века в России грузовики использовались не только для перевозки промышленной продукции, но и для доставки продовольственных товаров

изготавливающие изотермические фургоны на шасси «трехтонок» и «полуторок» соответственно; Комбинат реконструкции транспорта в Москве, выпускающий фургоны типа «люкс»; Мастерские автобазы мясокомбината им. Микояна и Ленинградского мясокомбината, обеспечивающие себя специализированным транспортом для перевозки мясных туш, и т.д.

После войны пришлось восстанавливать разрушенное хозяйство. Но жизнь постепенно налаживалась. В конце 1947 года была отменена карточная система, введенная в 1941 году. В 1950 году производство товаров пищевой и легкой промышленности достигло довоенного уровня, была восстановлена торговая сеть. Одновременно с этим происходило укрупнение автобаз, занятых перевозкой товаров. Если ранее каждый мясокомбинат или фабрика старались иметь свой транспорт, то после войны происходит централизация таких перевозок. Вместо сотни маленьких автобаз, а то и просто стоянок, порой не имеющих даже гаража для проведения качественного ремонта, образуются автокомбинаты. На основе сводных графиков на автотранспортных предприятиях диспетчерами разрабатывались оптимальные маршруты доставки товаров.

К этому времени были сформулированы и общие требования, предъявляемые к специализированным кузовам. Вот лишь некоторые из них: «…внутренняя обшивка кузовов фургонов, предназначенных для перевозки пищевых продуктов, должна обеспечивать возможность проведения санитарной обработки; конструкция кузова должна обеспечивать возможность выполнения погрузки-разгрузки с двух сторон, что достигается увеличением количества дверей и применением различных погрузочно-разгрузочных механизмов (погрузчиков, транспортеров, рольгангов и т.п.); дверные проемы должны быть возможно большими: не менее 1200 мм по ширине и 1700 мм по высоте; двери кузова должны иметь надежное уплотнение и быть оборудованы замками (запорами) с фиксаторами и приспособлениями для опломбирования; пол кузова по возможности должен быть гладким, без надколесных ниш, так как наличие последних ограничивает использование внутренних габаритных размеров кузова».

К середине 60-х годов государственные нормативы разделили все перевозимые грузы на узкие номенклатурные группы. В это же время ширится специализация подвижного состава. Создаются новые образцы техники, предназначенные для перевозок только одной номенклатурной группы. Например, московский завод «Аремкуз» создал специализированный фургон для перевозки готового платья и пальто на релингах, чтобы в процессе транспортировки не терялся «товарный» вид изделий, а Горьковский завод специализированных автомобилей — фургоны для перевозки медикаментов.

В 70-80-х годах появляются автомобили-фургоны, оборудованные несколькими боковыми дверями, иногда раздвижными, для того чтобы загрузку машины предварительно запакованными в паллеты

1983

Фургон-контейнеровоз ТА-3763, оборудованный задним грузоподъемным бортом (Эстония)

1985

Промтоварный фургон ГЗСА-891, массово выпускаемый Горьковским заводом специализированных автомобилей

товарами осуществлять с разных сторон с помощью автопогрузчиков. Получают распространение контейнерные перевозки товаров в специальных небольших тележках на колесиках. Для их транспортировки применяют фургоны с задними грузоподъемными бортами. Одними из первых в стране производство таких фургонов наладил Тартуский авторемонтный завод (Эстония) и Московский АРЗ № 8. В результате отпала необходимость в «перевалочных» разгрузках, так как унифицированные контейнеры с машины выкатывались непосредственно в торговый зал, и с них осуществлялась торговля, например, овощами и бакалейными товарами.

1983

Фургон ТА-33 (ТА-3767) на шасси ГАЗ-53А для перевозки пакетированных грузов

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

УАЗ-450

УАЗ-450 стал первым в мире массовым полноприводным автомобилем с кузовом вагонного типа

Первые образцы УАЗ-450, новаторского для своего времени автомобиля, были собраны в 1955 году. Идея разработчиков новой машины заключалась в том, чтобы, используя узлы и агрегаты полноприводного ГАЗ-69, создать семейство грузовых и пассажирских автомобилей повышенной вместимости. Можно было сделать фургон и из обычного «газика», но тогда объем грузового отсека получался слишком маленьким по сравнению с общей длиной машины, к тому же грузоподъемность шасси в этом случае использовалась не в полной мере. У конструкторов родилась смелая идея: создание полноприводного автомобиля вагонной компоновки, с кабиной водителя, расположенной над двигателем. Сейчас такая схема не вызывает удивления, а тогда, в середине 50-х, малотоннажные автомобили вагонной компоновки с полным приводом в мире пытался делать только *Jeep*, а в СССР это был первый подобный опыт.

Новый автомобиль потребовался, прежде всего, военным, они предполагали на его базе получить полноценный санитарный транспорт повышенной проходимости, а также цельнометаллические фургоны для размещения специального оборудования. Не меньше надежд возлагали на подобный автомобиль и в народном хозяйстве — грузовиков и фургонов небольшой грузоподъемности (800 кг) отечественная автомобильная промышленность тогда не выпускала. На тот момент существовали фургоны «Москвич-401-422» грузоподъемностью 300 кг и горьковские «полуторки» ГАЗ-ММ грузоподъемностью 1,5 тоны. Промежуточный по грузоподъемности автомобиль, предназначенный для перевозки грузов, в типаже отсутствовал. Более того, названные автомобили не обладали повышенной проходимостью, в то время как в стране преобладали грунтовые дороги, в осенне-весенний период превращающиеся в бездорожье.

Работа над созданием семейства УАЗ-450 велась в очень сжатые сроки, в результате, уже в 1958 году на заводе началось производство бортовых грузовичков УАЗ-450Д, первенцев семейства.

Автомобиль-фургон УАЗ-450

1967

Фургон У-83 на шасси УАЗ-451Д для перевозки одежды

1960

Фургон УАЗ-450 с рекламой на бортах, подготовленный к смотру техники Мосгорторгтранса

В его конструкции применен рядный четырехцилиндровый нижнеклапанный двигатель, аналогичный устанавливавшемуся на ГАЗ-69, но с бóльшим диаметром цилиндров (с 82 до 88 мм). Это позволило увеличить рабочий объем двигателя до 2,43 литров и, соответственно, повысить мощность до 62 л. с. (52 л. с. у мотора ГАЗ-69).

1978

Элетромобиль УАЗ-451МИ использовался в Москве для доставки товаров в магазины

Семейство УАЗ-450 выпускалось вплоть до 1965 года. Всего было изготовлено 55 319 автомобилей различных модификаций

Цельнометаллический фургон УАЗ-450 (считающийся базовым в семействе) начали выпускать чуть позже, в том же 1958 году, одновременно с санитарной машиной УАЗ-450А. За счет более тяжелого объемного металлического кузова грузоподъемность машины номинально составила 750 кг, но фактически перевозить можно было и больше.

У первых автомобилей семейства УАЗ-450 двери кабины водителя открывались против хода. Считалось, что такая навеска дверей делает посадку в кабину более удобной, но, с увеличением скоростей движения, эти двери были признаны небезопасными — на скорости они могли распахнуться от набегающего потока воздуха при неисправности или повреждении дверного замка. В результате конструкция дверей на УАЗ-450 была изменена.

Неожиданным для современников может показаться и отсутствие на УАЗах боковой двери, ведущей в кузов. Такая дверь на уазиках появилась не сразу. Первое время считалось, что для фургона и санитарной машины достаточно задних распашных дверей, и только на микроавтобусе требовалась дополнительная дверь сбоку для более удобной посадки пассажиров в салон. Однако выпуск микроавтобусов затягивался, поэтому не было необходимости в дополнительной двери. Лишь в середине 60-х годов настал черед серийного выпуска микроавтобусов, на базе уже модернизированного семейства УАЗ-452Д. Тогда же, в целях унификации, боковая дверь появилась на фургонах и «санитарках».

Необходимо отметить, что существовало еще «промежуточное» семейство ульяновских грузовичков — УАЗ-451. От УАЗ-450 их отличало отсутствие переднего ведущего моста и, соответственно, раздаточной коробки. Одновременно с этим, чтобы разгрузить ведущий передний мост, изменилась компоновка силового агрегата — он был сдвинут немного назад. Автомобили УАЗ-451 создавались в качестве дополнения к семейству УАЗ-450, так как многие машины этого ряда использовались в городах, на дорогах с твердым покрытием, в том числе для развозки продуктов и товаров по магазинам, и им «вездеходные качества» не требовались. Избавление от «лишних» агрегатов к тому же давало прибавление в грузоподъемности фургонов, вплоть до 800 кг.

Однако выпуск «упрощенных» уазиков не стал панацей для города. Изначально созданные под полноприводную трансмиссию (с учетом распределения нагрузки по мостам), моноприводные ульяновские грузовички обладали множеством недостатков. В частности, передняя кованая балка, заменившая передний мост, не выдерживала нагрузок, а смещенный на УАЗ-451 в кузов двигатель стало труднее обслуживать и ремонтировать. В общем, автомобили семейства УАЗ-450 всегда оставались более популярными и востребованными, чем их собратья.

1971

Фургон ЕрАЗ-762А для перевозки промышленных товаров

Изотермические фургоны на шасси чешских грузовичков *Avia-30* широко использовались в СССР в 80-е годы для развозки продуктов по магазинам

В 1965 году модернизации были подвергнуты все выпускаемые в Ульяновске грузовые автомобили. Они имели более мощный двигатель (70 л. с.) и четырехступенчатую коробку передач, а также новое оформление фронтальной части. Модифицированные автомобили получили и собственные наименования: УАЗ-452 для полноприводных и УАЗ-451М для моноприводных грузовичков.

1960

Автомобиль-фургон «Москвич-430»

Транспортировка овощей из тепличного хозяйства «Южный»

■ В 60-е годы одним из ведущих производителей изотермических фургонов стал Луцкий машиностроительный завод (впоследствии — ЛуАЗ). Наибольшее распространение получили 4,5-тонные фургоны-рефрижераторы ЛуАЗ-890Б на базе ЗИЛ-130, однако в ассортименте предприятия наличествовали и менее известные модели. Например, автомобиль-рефрижератор ЛуМЗ-945 на базе фургона «Москвич-432». Холодильный агрегат ФГК-07 располагался в этой машине рядом с сиденьем водителя, а в кузове, обшитом изнутри листовым алюминием и оснащенном пенопластовой термоизоляционной прослойкой, находились два аккумулятора холода.

■ Свою лепту в пополнение автопарка развозных фургонов внес и Ульяновский автозавод. Заднеприводные модификации полноприводников — фургоны УАЗ-451 и УАЗ-451М — интереса для вооруженных сил не представляли, зато в сфере перевозок занимали вакантное промежуточное положение между фургонами на базе универсала «Москвич-432» и полноразмерными «будками» на грузовых шасси.

■ В 50–60-х годах XX века одним из самых крупных производителей специализированных кузовов в нашей стране стал Горьковский завод торгового машиностроения. Нетрудно догадаться, что основой для продукции этого предприятия служили грузовые шасси ГАЗ. Вначале 51 и 51А, впоследствии — 52А и 53А, преимущественно с удлиненной рамой. Это позволяло оснащать машины кузовами повышенной вместимости, что давало возможность эффективнее использовать грузоподъемность автомобилей.

В середине 60-х годов линейка горьковских фургонов была достаточно велика и разнообразна: изотермический фургон для перевозки скоропортящихся продуктов ГЗТМ-953 и фургон для перевозки промышленных и продовольственных товаров ГЗТМ-952 (оба на базе ГАЗ-51А с удлиненной рамой). Изотермический фургон на шасси ГАЗ-53А имел обозначение ГЗТМ-950, фургон общего назначения на базе ГАЗ-52А — ГЗТМ-891. Фургон для перевозки мебели на шасси ГАЗ-51А назывался ГЗТМ-954, а на шасси ГАЗ-52А — ГЗТМ-893А.

■ Появление в СССР во второй половине 30-х годов автомобилей-рефрижераторов не только способствовало сокращению потерь скоропортящихся продуктов при транспортировке, но и позволило существенно разнообразить ассортимент мясной и рыбной продукции на прилавках магазинов. Корректные условия перевозки позволили доставлять в торговую сеть мясо не только целыми тушами, но и в разрубленном и расфасованном виде. Рыбу стали очищать от чешуи, внутренностей, плавников и костей, благодаря чему в продажу поступило филе. Кроме того, появилась возможность оптимизировать маршруты доставки скоропортящихся продуктов, поскольку «транспортировка без потерь» сделала ненужными неизбежные ранее промежуточные погрузки-разгрузки в стационарных морозильных пунктах.

■ В 50-е годы производством специализированных кузовов занимались не только профильные предприятия, но и некоторые автомобильные заводы. Например, Павловский автобусный завод на шасси ГАЗ-51выпускал не только автобусы, но и фургоны для перевозки хлебобулочных изделий ПАЗ-657. Кузов машины имел четыре двустворчатые двери на правой стенке и был разделен на четыре отсека с фермами и направляющими для укладки лотков. Его объем составлял 13,5 м^3.

В комплекте с этим фургоном мог использоваться одноосный прицеп ПАЗ-658 с тремя двустворчатыми дверями и тремя отсеками для лотков. Объем прицепа равнялся 5,9 м^3. Кроме того, на базе «хлебовозки» выпускался фургон для перевозки одежды ПАЗ-661 и автолавка ПАЗ-659, отличавшиеся от базовой модификации расположением дверей, окон и внутренней планировкой кузова.

Выполним и перевыполним новый пятилетний план!
Превзойти в 1950 году довоенный уровень производства мясопродуктов, животного и растительного масла, сахара, кондитерских изделий и других пищевых продуктов.
(Из Закона о пятилетнем плане СССР на 1946-1950 гг.)
1950 г.
МЯСО 1300 тыс. тонн
МАСЛО ЖИВОТНОЕ 275 тыс. тонн
МАСЛО РАСТИТЕЛЬНОЕ 880 тыс. тонн
РЫБА 2200 тыс. тонн
САХАР 2400 тыс. тонн
МУКА 19000 тыс. тонн
МАСЛО
Прилла
Увеличим выпуск пищевых продуктов, улучшим качество!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2223-0440

ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»

ГАИ СССР