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

№20

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ГАЗ-М21Т «ВОЛГА»

ТАКСИ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 20, 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
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: 19.05.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © ИТАР-ТАСС; 4 (низ), 5, 6 (все), 7 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова; 7 (верх): © «ФотоСоюз»; 8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»; 10–12 (все), 13 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова; 13 (верх), 14: © ИТАР-ТАСС; 15: Российская государственная библиотека; последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1933

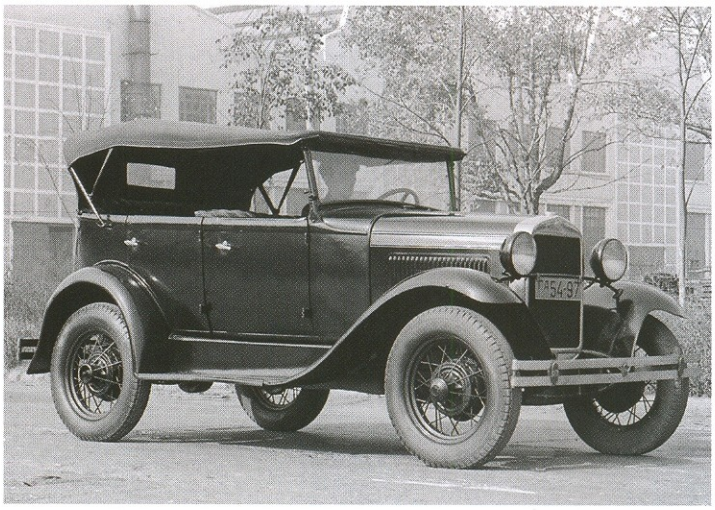
Москва. Такси на улицах города

В 1931 году в Москве был организован трест «Мосавтотранс», в который, помимо двух автобусных парков, авторемонтного кузовного завода и вулканизационной мастерской, вошли и два существовавших к этому времени столичных таксопарка. Так началась шестидесятилетняя эра централизованного управления таксомоторными перевозками.

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

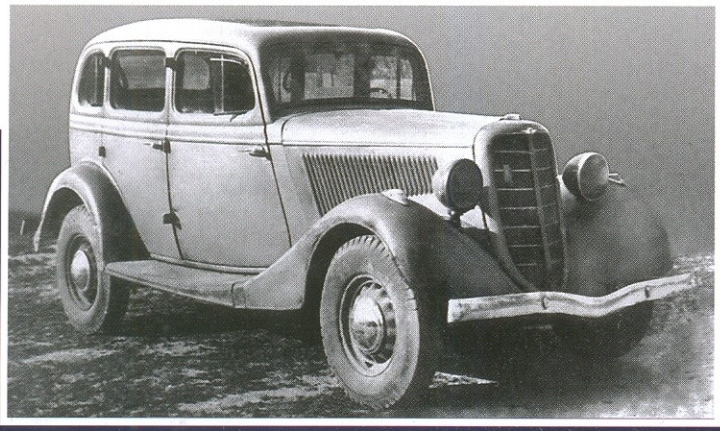
В 1936 году на улицах Москвы появились «Эмки», и такси стало по-настоящему доступным средством передвижения

В первой половине 30-х годов таксомоторное хозяйство страны не могло развиваться должными темпами из-за отсутствия отечественных легковых машин. Закупки автомобилей за рубежом обходились государству слишком дорого. В 1932 году Горьковский автозавод освоил массовый выпуск ГАЗ-А, однако в масштабах страны это не решило проблемы комплектации таксопарков. В горьковских машинах остро нуждались чиновники, силовики и армия, поэтому львиная доля ГАЗ-А распределялась по ведомственным гаражам и автопаркам. Таксомоторные хозяйства получали эти автомобили по остаточному принципу, и неудивительно, что первыми на новые машины пересели столичные таксисты. Предвоенная история развития московского автоизвоза нетипична для всей страны, поскольку в большинстве городов СССР в это десятилетие автопарк почти не пополнялся, и все, что впоследствии в разные годы внедрялось в провинциальных таксопарках, было освоено и наработано именно в столице. Отдельного внимания заслуживает лишь факт появления государственного таксомоторного парка в Киеве (в третьем, после Москвы и Ленинграда, городе СССР). Это произошло в 1934 году. Киевский таксопарк с самого начала комплектовался автомобилями ГАЗ-А. В Москве в начале 30-х работало два таксопарка. Укомплектованный «фордами» Первый таксомоторный в 1932 году наконец обрел постоянное пристанище в специально построенном здании на Крымской набережной. Импровизированный гараж в Георгиевском переулке, где Первый таксомоторный вначале



Первый таксомотор отечественного производства ГАЗ-А

базировался, переоборудовали в станцию техобслуживания такси. Второй таксомоторный, эксплуатирующий автомобили «Рено», по-прежнему занимал гараж на Гороховой улице. Переломным в истории отечественного такси стал 1932 год, когда в Первый таксомоторный парк поступили легковые автомобили *Ford-A,* собранные из американских машинокомплектов на московском заводе КИМ. Именно эти автомобили, номинально являвшиеся иномарками, положили начало массовому комплектованию столичных парков отечественными машинами.



1936

На смену ГАЗ-А пришла легендарная «Эмка»

На базе М-1 на Горьковском автозаводе в единственном экземпляре построили специализированный автомобиль-такси

Московские «форды» обходились значительно дешевле автомобилей, закупаемых за границей. Водители, прекрасно осведомленные о начале производства в Горьком «полностью советских машин ГАЗ-А», с нетерпением ждали их появления в своих хозяйствах, однако на столичных улицах к «фордам» кимовской сборки эти автомобили присоединились лишь весной 1935 года.

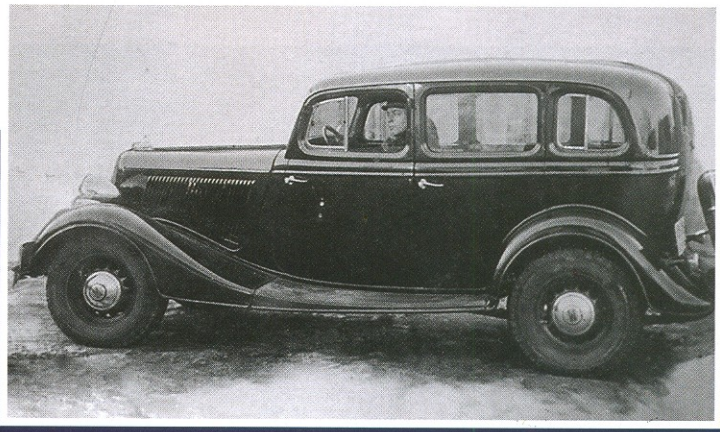
К этому времени в московской службе такси произошли значительные изменения (количественные и качественные). Особенно урожайным на события был 1934 год.

Именно в 1934 году при Первом таксомоторном парке был создан пункт приема заказов. Диспетчерская служба состояла из трех человек, которые занимались приемом и распределением заявок. Вызов такси в любой конец Москвы стоил 2 рубля. По окончании работы эти деньги, подкрепленные квитанцией о выполнении заказа, вместе с выручкой (по показаниям таксометра) сдавались в кассу парка.

Массовое производство кимовских «фордов», а впоследствии и ГАЗ-А, позволило создавать новые специализированные автоколонны, благо спрос на услуги такси по-прежнему превышал предложение. В первой половине 1934 года в Столярном переулке открыли еще один таксомоторный парк — «десятый», а осенью этого же года на Новорязанской улице в эксплуатацию был введен «семнадцатый» таксопарк.

«Нелогичные» порядковые номера, присваиваемые таксомоторным предприятиям, объяснялись тем, что к такси в те годы относили не только легковые, но и грузопассажирские автомобили. При создании очередного автопарка ему присваивался следующий порядковый номер, независимо от вида подвижного состава. В дальнейшем структурные ведомственные изменения, в ходе которых одни гаражи укрупнялись путем слияния ряда меньших, а другие, напротив, разделялись на несколько самостоятельных хозяйств, привели к тому, что часть таксомоторных парков свои номера поменяла. Например, специализированный четырехэтажный гараж в Графском переулке, вступивший в строй 1 декабря 1936 года, вначале

1936



«Эмки» прослужили в такси более десяти лет и были очень популярны в этом качестве

В 1938 году Советом Народных Комиссаров СССР было принято специальное постановление о развитии таксомоторного транспорта

именовался Третьим таксопарком, а затем перешел в административное ведение Первого.

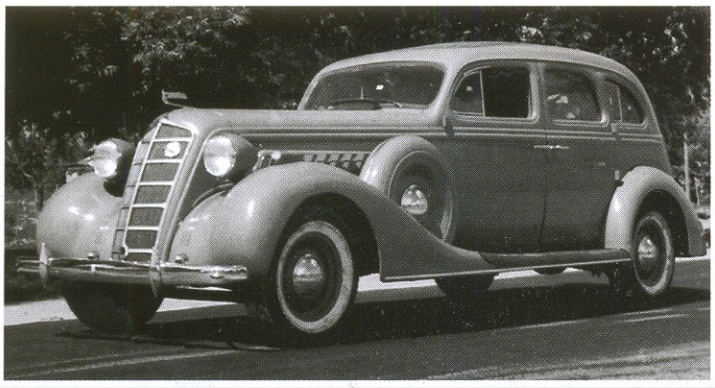
В 1935 году Второй таксомоторный парк полностью обновил подвижной состав, и с улиц Москвы пропали «утюги» Рено, долгое время являвшиеся одним из символов столичного извоза. В следующем году московские таксопарки сделали еще несколько заметных шагов вперед. ГАЗ-А, так и не успевший стать по-настоящему массовым такси, уступил место новой модели Горьковского автозавода — ГАЗ-М1, серийный выпуск которой начался 20 мая 1936 года. В отличие от предшественника, «Эмка» сразу же начала поставляться в крупные таксомоторные предприятия. Кроме того, в 1936 году в Москве открылось еще два новых таксопарка: 4-й — на Вольной улице и 13-й — на Панской улице за Савеловским вокзалом. В 13-й начали поступать легковые автомобили ЗиС-101. По свидетельству одного из старейших таксистов столицы Е.В. Рыжикова, обобщившего историю московских таксомоторов в книге «Из кабины такси», ЗиСы в 13-й парк поступали довольно «веселых расцветочек» — синие, голубые и желтые (последний цвет вызывает некоторое сомнение, возможно, автор имел в виду бежевые автомобили).

Следует отметить, что появление на улицах Москвы первых отечественных серийных лимузинов в качестве такси радовало лишь потенциальных клиентов, да и то не всех. Километр проезда на ЗиСе обходился пассажирам в 1 рубль 40 копеек, в то время как на «Эмке» — 80 копеек. Работники таксопарка от этого «подарка» были не в восторге. Появление в такси автомобиля представительского класса объяснялось тем, что освоение массового производства такой машины нашей промышленностью являлось не столько народнохозяйственной задачей, сколько идеологической.

Нужно было показать гражданам СССР и всему миру, что выпуск лимузинов нам по плечу. В результате ЗиС-101 попал и в таксопарки. Поскольку конструкция лимузина была откровенно сырой, качество сборки — низким, а сам автомобиль — необычайно прожорливым, в государственных гаражах, в том числе и таксомоторных, с этими машинами мирились как с неизбежным злом. Разумеется, погоды «101-е» ЗиСы не делали. Основу подвижного состава столичных таксомоторных хозяйств к концу 30-х годов составляли «Эмки», причем автопарк Москвы рос стремительно. В течение 1937 года количество легковых такси в Москве увеличилось с 392 до 910 машин. А к концу 1939 года в столице насчитывалось уже 3297 легковых такси, в том числе 2792 машины ГАЗ-М1 и 505 — ЗиС-101.

В Ленинграде к сентябрю 1939 года было всего 465 таксомоторов: ГАЗ-М1 (400 машин) и ЗиС-101 (65 автомобилей). Для их содержания хватало трех таксомоторных парков.

Массовое поступление «Эмок» в таксопарки советских мегаполисов, в сочетании с неприхотливостью, надежностью и приспособленностью этих машин к работе на ниве извоза, породили



1937

В столичные таксопарки стали поступать автомобили высшего класса ЗИС-101

1933

Стоянка такси у входа на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку (ВСХВ)

своеобразный «стахановский» почин — среди московских таксистов развернулось движение «За 100 тысяч километров пробега без капитального ремонта».

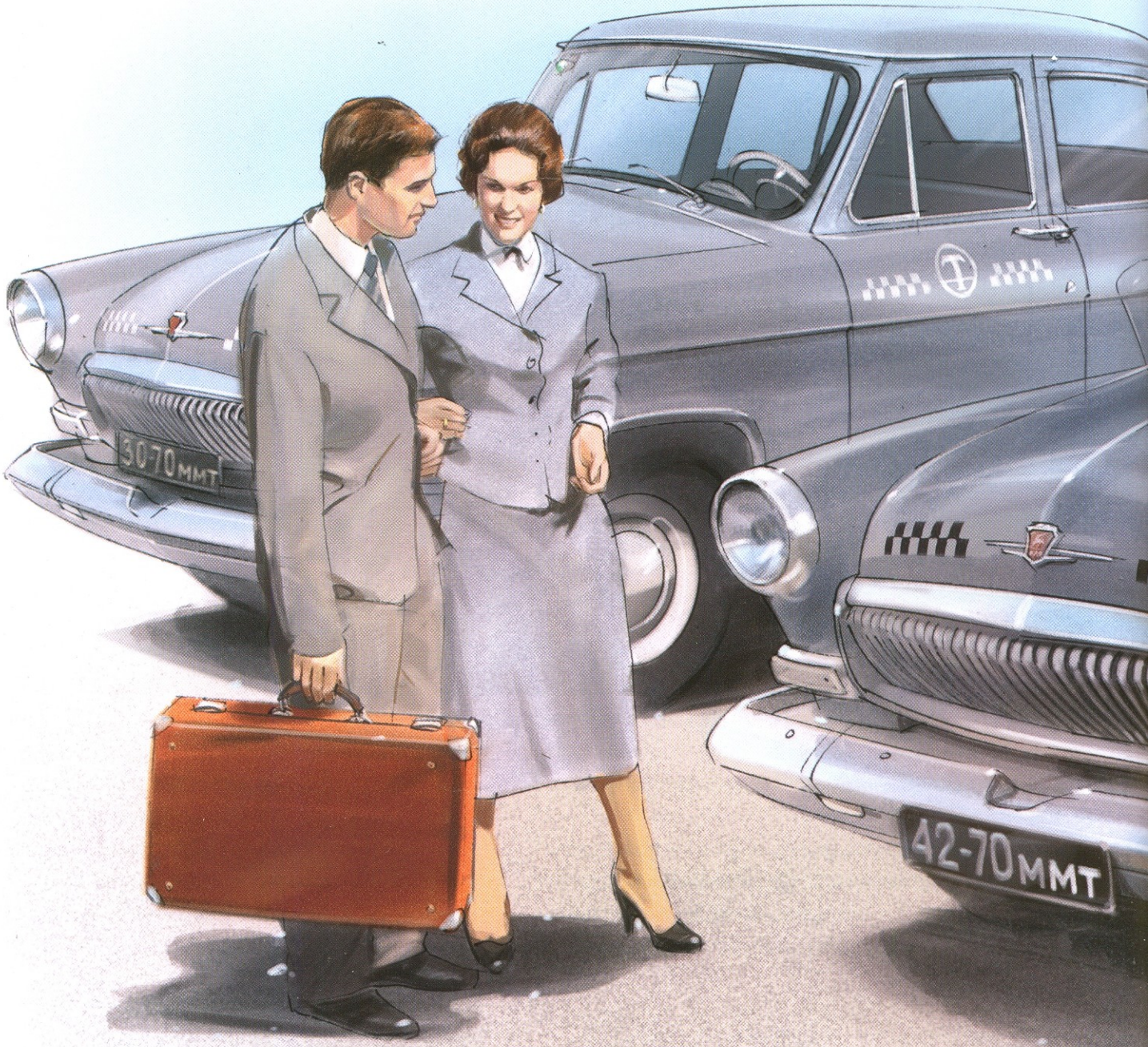
Бурный рост такси в нашей стране остановила Великая Отечественная война. Бо́льшая часть ГАЗ-М1 была мобилизована для нужд фронта, а ЗиС-101, непригодные для использования на фронтовых дорогах, были поставлены на консервацию.

В течение нескольких месяцев закрылись почти все столичные таксопарки. Прямым попаданием вражеской бомбы был разрушен 10-й таксопарк в Столярном переулке. К весне 1942 года остался лишь 3-й парк, располагающий тремя-четырьмя десятками машин, работавших по нарядам госучреждений.

Возрождаться служба такси в нашей стране начала лишь после войны.

1940

ЗИС-101А — модернизированная версия автомобиля ЗИС-101



ГАЗ-21Т «ВОЛГА»

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ГАЗ-21Т «ВОЛГА»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

«Волга» ГАЗ-21, легендарный автомобиль эпохи СССР, поступила на службу в такси в 1957 году

«Волги» первого поколения, объединенные цифровым индексом «21», давно стали легендами отечественного автопрома. Водители с любовью относились к ним в период их расцвета, ценили за надежность, неприхотливость и стремительность силуэта, и с годами народная любовь только крепла. Сегодня сохранившиеся экземпляры первых «Волг» уже стали предметом коллекционирования и почитания. Оглядываясь в прошлое, следует отметить, что большая часть ГАЗ-21 различных модификаций попадала в такси — с момента выпуска первых серийных экземпляров и до 1970 года, когда последняя «21-я» покинула заводской конвейер. В годы наибольшего расцвета тираж таксомоторов порой превышал треть от всех выпущенных «Волг». Несмотря на такую массовость, до наших дней дошло всего лишь несколько оригинальных экземпляров ГАЗ-М21 в версии такси. Объясняется это просто: работа в таксопарках шла на износ и машины редко служили больше трех-четырех лет до капитального ремонта (иногда капитальному ремонту автомобили подвергались дважды). Повторный ремонт продлевал жизнь машинам еще на год-два. Получалось, что жизненный путь автомобилей-такси в таксопарках крупных городов редко превышал отметку в пять-шесть лет. Они имели самое что ни на есть утилитарное предназначение — рабочий инструмент для оказания услуг населению. После пробега в 350 000 километров (в среднем) машины без угрызений совести отправляли в металлолом, так как после такой интенсивной эксплуатации никакой практической ценности они уже не представляли.

Салон автомобиля-такси ГАЗ-21Т «Волга»

1957

В московские таксопарки поступили автомобили ГАЗ-21Б «Волга»

Автомобиль-такси ГАЗ-21Т, прошедший ремонт на ВАРЗ («Красная шапочка»)

Учитывая, что в наши дни автомобиль «Волга» первого поколения в версии «такси» — абсолютная редкость, вернемся более чем на полвека назад и обратимся к истории.

Первые таксомоторы с кузовом М-21 появились весной 1957 года. На раннем этапе это были машины ГАЗ-М21Б, созданные на базе переходной модели ГАЗ-М21Г с нижнеклапанным форсированным (мощность 65 л.с.) двигателем от «Победы» (ГАЗ-М20). Машины ГАЗ-М21Б, поступившие в Первый московский таксомоторный парк, были черного цвета, позднее их стали окрашивать в различные цвета — единого стандарта окраски для автомобилей такси в то время просто не существовало. От обычных «Волг» таксомоторы отличались отделкой салона из более дешевых и практичных моющихся материалов (дерматин вместо велюра), а место штатного радиоприемника на панели приборов занял таксометр. Соответственно, у автомобилей такси отсутствовала антенна над ветровым стеклом — обязательный элемент «гражданских» машин.

1965

Автомобиль-такси ГАЗ-21Т «Волга»

ГАЗ-21 Т — автомобиль-такси, оборудованный таксометром, опознавательным фонарем и двумя раздельными передними креслами

Отличительными знаками автомобилей-такси в то время стали нанесенные по всему борту «шашечки» и светящийся «зеленый огонек» в верхнем правом углу ветрового стекла (по ходу движения машины). Горящий зеленый сигнал обозначал, что данная машина свободна, и по нему ее легко можно было заметить в плотном потоке автомобилей, а в вечернее время таксомоторы с горящим зеленым огоньком становились заметными издалека. Параллельно с М21Б (выпускался до конца 1958 года) во все возрастающем количестве с конвейера сходили ГАЗ-М21А. В отличие от предыдущей модели, эти машины уже оснащались новым верхнеклапанным двигателем, обычным сцеплением и механической коробкой, несмотря на то, что Горьковский автозавод в это время пытался освоить базовую версию М-21 с гидротрансформатором и автоматической коробкой передач.

С 1958 по 1962 год в производстве находились автомобили-такси ГАЗ-21А, выполненные на базе машин ГАЗ-21И, так называемой «второй серии». Таксомоторы лишились выразительной фигурки оленя на капоте — ее заменила бесформенная хромированная «капля», а также (вместе с базовой моделью) получили более простую решетку радиатора без «маршальской» пятиконечной звезды. В 1962 году все модификации «Волги» оснащались мощным 75-сильным мотором, в результате чего машины-такси обзавелись новым индексом — ГАЗ-21Т. В этом же году таксопарки покинули последние «Победы», и «Волга» стала «монопольной» маркой

Таксометр, встроенный в переднюю панель «Волги»

легковых такси. Автомобили «Москвич-407Т» исчезли раньше, а эра «Москвича-408Т» еще не настала.

В 1963 году на автомоблях-такси установили раздельные передние сиденья, с тем расчетом, что пассажирское сиденье можно сложить и при необходимости перевести дополнительный багаж, не поместившийся в багажник. Такое «улучшение» было вызвано тем, что такси целенаправленно вызывали для поездок на вокзалы, в аэропорты и для перевозки вещей, поэтому емкости штатного багажника было явно недостаточно. А автомобили «Волга» с кузовом «универсал» в таксомоторную службу тогда не поставлялись. Оборотной стороной «улучшения» стало то, что переднее сиденье с тонкой

1965

Автомобиль ГАЗ-21Т «Волга» и опытный образец специализированного автомобиля-такси ВНИИТЭ-ПТ

1962

Автомобиль-такси ГАЗ-21А «Волга»

подушкой и спинкой стало откровенно неудобным, в то время как пассажиры без багажа стремились всегда сесть рядом с водителем. С 1965 года стали выпускаться внешне модернизированные автомобили ГАЗ-21Р. Таксомотор на их базе не изменил своего индекса — ГАЗ-21Т, хотя внешность поменял вместе с базовой машиной. В это время кроме стандартного варианта такси выпускались автомобили-такси ГАЗ-21ТС с улучшенной отделкой кузова на базе ГАЗ-21УС. Такие машины, прежде всего, предназначались для экспорта и в отечественные таксопарки попадали редко. Таксомоторы на базе ГАЗ-21 «Волга», прошедшие капитальный ремонт на Втором московском авторемонтном заводе (ВАРЗ), отличались от всех остальных крышей, выкрашенной в красный цвет, — это была «фирменная» окраска авторемонтного завода. Поэтому машины, прошедшие ремонт, в народе прозвали «красными шапочками». К сожалению, качество ремонта на предприятии было далеко от совершенства. Водители к «красным шапочкам» любви не испытывали, так как работать на сильно изношенных и плохо отремонтированных автомобилях было сплошным мучением. Чаще всего их «вверяли» молодым таксистам, только что окончившим водительские курсы. Последние капитально отремонтированные старые «Волги» прошли через ВАРЗ в 1974 году, а в 1975-м навсегда покинули столичные таксопарки.

1974

Маркировочная табличка автомобиля ГАЗ-21Т «Волга», прошедшего капитальный ремонт на Втором авторемонтном заводе

Москва. Стоянка такси. 1962 год

■ В 1936 году был утвержден единый для всех городов СССР тариф на поездку в такси: в дневное время — 80 копеек за один километр в городе и 1 рубль 20 копеек — за городом. В ночное время километр перевозок стоил 1 рубль 20 копеек независимо от маршрута.

■ В 1935 году впервые в отечественной истории была предпринята попытка изготовить специализированный автомобиль-такси. Речь идет о мелкосерийном производстве закрытых кузовов на шасси ГАЗ-А сокольнического завода «Аремкуз». Эти кузова были полностью закрытыми, что существенно повышало комфорт пассажиров, а водителю позволяло не проводить всю рабочую смену на «открытом воздухе». Кроме того, переднее сиденье отделялось от задней половины салона стеклянной перегородкой, в которой были заинтересованы и пассажиры, и водители. Первые получали дополнительный элемент комфорта, вторые — безопасности. Случаи нападения на водителей такси с целью ограбления уже в те годы не были редкостью.

■ Вторую попытку создать специализированную модификацию такси предприняли горьковские конструкторы. Единственная опытная машина на базе ГАЗ-М1 была построена в ряду прочих предсерийных образцов этой модели. От базовой «Эмки» этот автомобиль отличался не только прямоугольным плафоном с надписью «такси», расположенным посредине переднего «ската» крыши (впоследствии этот элемент перекочевал на многие М1 из таксопарков), но и запасным колесом, занявшим место у левой боковины капота. «Штатное» место запаски на задней панели кузова заняла откидная багажная решетка, как на ЗиС-101. Кроме того, в передней части салона была оставлена лишь водительская половина сиденья, а освободившееся место также предназначалось для багажа. В серию эта модификация так и не пошла. С 1936 по 1941 год узнать в потоке машин «Эмку»-такси на московских улицах можно было лишь по двухцветной окраске и упомянутому уже плафону над лобовым стеклом.

■ До введения диспетчерской службы, позволявшей вызывать машину по телефону, единственным легальным способом «поймать такси» было ожидание свободного таксомотора на специально отведенных для этого стоянках. Как правило, такие стоянки оборудовались в оживленных людных местах. В первую очередь — у железнодорожных вокзалов. Однако в действительности дождаться на таких стоянках машину было весьма проблематично. Такси подъезжали редко, желающих набиралось много, а в результате у стоянок выстраивались огромные очереди страждущих. Специально проведенные осенью 1936 года проверочные рейды выявили ужасающую статистику: из тридцати ленинградских стоянок в течение контрольного дня лишь на двух удалось дождаться машин. В Киеве к одиннадцати из тринадцати стоянок за день не подъехало ни одного такси.

■ По воспоминаниям Е. В. Рыжикова, дебют первого автомобиля ГАЗ-А в Первом таксомоторном парке завершился трагически. Водители таксопарка с нетерпением ждали появления этих машин в гараже, поэтому сесть за руль нового автомобиля было доверено лучшему из лучших. Отправившийся в почетный первый рейс Михаил Николаев из этой поездки не вернулся. Неизвестные преступники убили таксиста. При этом, как ни странно, автомобиль не угнали и выручку не украли.

■ Принято считать, что шашечки как отличительный признак автомобилей-такси в нашей стране появились лишь после Великой Отечественной войны, однако еще в 1935 году по предложению московского водителя Н. В. Фокина они красовались на бортах некоторых ГАЗ-А. Правда, развития в предвоенные годы это начинание не получило.

Боевой карандаш
Издательство „Художник РСФСР"
№ 786
Художник В. Травин
Стихи А. Шилярминского
Дети по взрослым поступки мерят.
Учите детей на своем примере!
Он решил на свой манер
Детям „подавать пример".
Редакторы И. Астахов, И. Берман
По заказу Государственной автомобильной инспекции УВД Ленобгорисполкомов
Издательство „Художник РСФСР"
М-25373 1964. Тир 5000 экз. Зак 681
ТЛ „Художник РСФСР" Ленинград
Бесплатно

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!

СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ
600 рублей
рекомендуемая цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ

ISSN 2223-0440

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

ГАЗ-24-02 «ВОЛГА»

«АЭРОФЛОТ»

DeAGOSTINI