

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№34

# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-АА ФУРГОН  
ДОСТАВКА ХЛЕБА

DeAGOSTINI



# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»  
Выпуск № 34, 2012  
Выходит раз в 2 недели

## РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:  
ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес: 105066,  
г. Москва, ул. Александра  
Лукиянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному  
адресу не принимаются.

Генеральный директор:  
Николаос Скилакис

Главный редактор:  
Анастасия Жаркова

Финансовый директор:  
Наталья 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](http://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:  
ООО «Бурда Дистрибушен  
Сервисиз»

## УКРАИНА

Издатель и учредитель:  
ООО «Де Агостини Паблшинг»  
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](http://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»  
Украина, 01033, м. Київ,  
а/с «Де Агостіні»

## БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул.Авангардная, 48а, литер 8/к  
Тел./факс: +375 172-999-260

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,  
220040, г. Минск, а/я 224,  
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автомобиль на службе»

## КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО  
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная  
цена: 299 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.

Текст Константина Андреева

Отпечатано в типографии:  
Deaprinting — Officine Grafiche  
Novara 1901 Spa, Corso della  
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 80 000 экз.

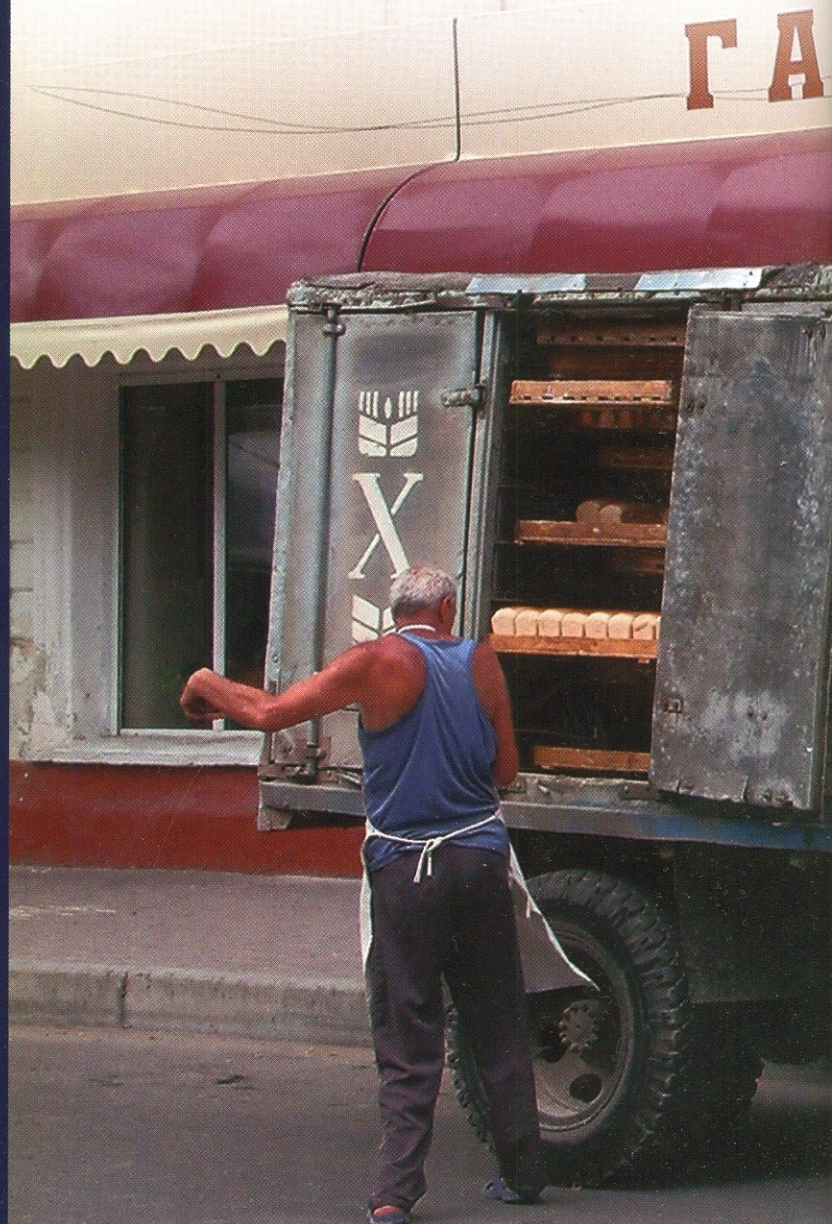
ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2012

Дата выхода в России: 01.12.2012

# 2008

Разгрузка хлеба



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;

3–7 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;

8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;

10–13 (все), 14 (верх): частная коллекция Максима Шелепенкова;

14 (низ слева и справа): © Фотобанк Лори; 15: © ИТАР ТАСС;  
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».



Никто не станет спорить, что хлеб занимает особое место в нашем рационе питания. Грузовые перевозки хлеба и хлебобулочных изделий осуществляются ежедневно. Свежевыпеченная продукция в течение нескольких часов должна дойти до клиента, причем без ущерба для товарного вида. Именно сохранению выпечки в ее аппетитном первозданном виде была подчинена вся эволюция специализированных транспортных средств.





# АВТОМОБИЛЬ

## НА СЛУЖБЕ

### *Грузовые перевозки хлеба и хлебобулочных изделий должны осуществляться на специализированных грузовых машинах с определенными подставками для поддонов*

Решать проблему сохранности хлеба при его перевозке пришлось, отталкиваясь от свойств специфического груза. Практика показала, что идеальной «платформой» для горячей выпечки являются деревянные лотки. При этом размер лотков ограничивается требованиями логистики. Поскольку на каждом лотке можно разместить только один слой хлебобулочных изделий, следовало позаботиться о том, чтобы между расположенными «по вертикали» лотками оставалось некоторое пространство, т.е. вырисовывалась конструкция «этажерки». Кроме того, хлеб боится сырости, а значит, платформы для его перевозки должны быть крытыми. Но, с другой стороны, горячая выпечка «парит», следовательно, фургон ни в коем случае не может быть герметичным, его грузовой объем должен «дышать».

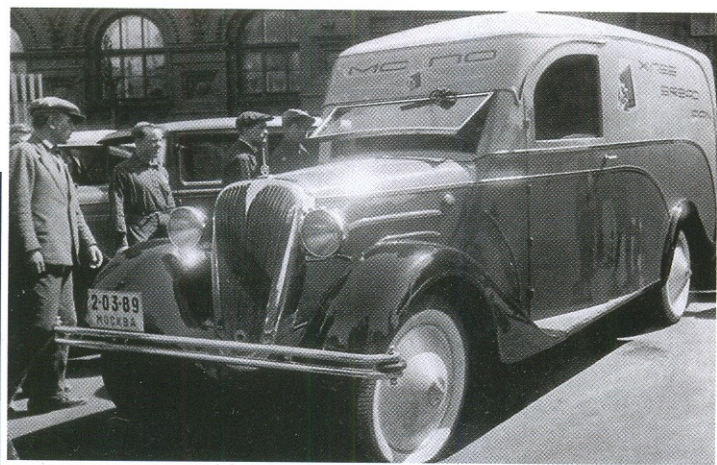
К этой единственно возможной архитектуре транспортных средств для перевозки хлеба люди пришли еще в XIX веке. Первые крытые фургоны со стеллажами для деревянных лотков приводились в движение парой лошадей. Участь этих лошадок была незавидна. Погрузка-разгрузка лотков с хлебом производилась ежедневно по несколько раз в день, поэтому лотки приходилось делать максимально прочными и, как следствие, довольно тяжелыми — вес лотков оказывался больше веса выложенного на них хлеба. Неудивительно, что как только появились первые



**Директор Комбината реконструкции транспорта т. Савелов демонстрирует фургон для перевозки хлеба с механизированной подачей лотков**

работоспособные и надежные грузовые автомобильные шасси, их приспособили для перевозки выпечки.

Тем не менее в СССР в 20-х и 30-х годах было не до особенностей перевозки, был бы хлеб. Когда хлеб появлялся (карточная система продажи хлеба продержалась в СССР до 1 января 1935 года), становилось «не до жиру», хорошо, если получалось просто обеспечить доставку хлеба людям любым транспортом, часто при этом



# 1935

**Фургон для перевозки хлеба, построенный Московским комбинатом реконструкции транспорта**



# 1938



Фургон для перевозки хлеба, построенный ленинградскими мастерскими транспортного управления ЛСПО

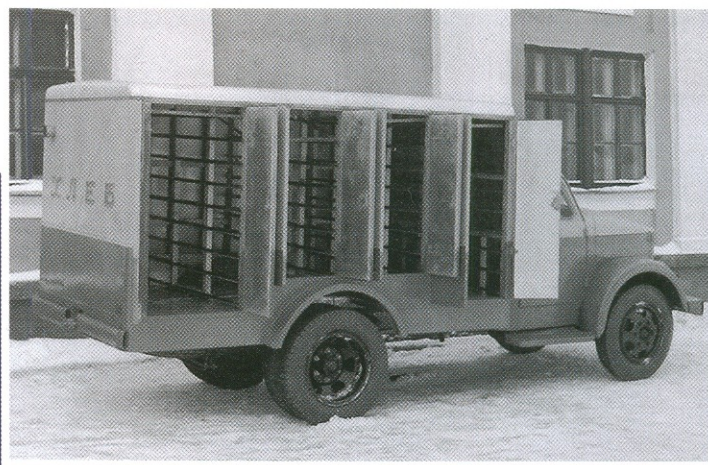
жертвуют всеми товарными требованиями. В отсутствие специализированных фургонов буханки просто «навалом» укладывали в ящики, а эти ящики, в свою очередь, грузились в обычные бортовые грузовики и покрывались сверху брезентом.

Лишь в конце 30-х годов, да и то только в крупных городах, появилась техническая и экономическая возможность пересмотреть «формат» перевозки хлеба. Московский союз потребительских обществ (МСПО) организовал при Комбинате реконструкции транспорта специальную группу, в задачи которой входили

комплексные исследования «транспорта хлеба». Возглавлявшие эту группу товарищи Левин и Савелов пришли к вполне закономерным выводам: «...специализация автомобилей имеет не только большое влияние на повышение провозоспособности (за счет сокращения времени на перегрузочные работы), но и на сохранность грузов». Первой же практической работой Комбината реконструкции транспорта в области организации перевозок хлеба стало создание контейнерной (!) логистической системы. По замыслу разработчиков, этот процесс должен был сводиться к следующему:

# 1959

Фургон КХА-2-57 на шасси ГАЗ-51А производства Горьковского завода торгового машиностроения





# АВТОМОБИЛЬ

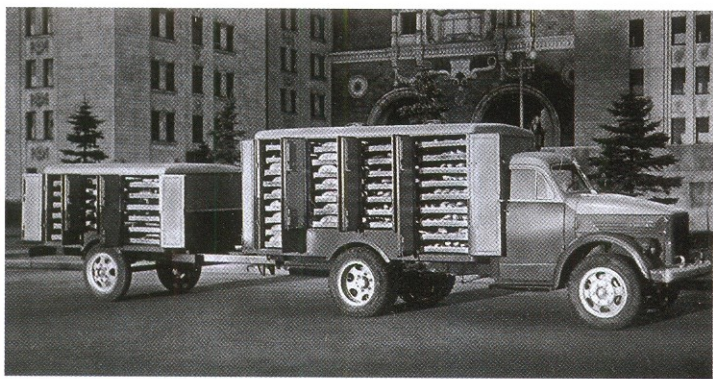
## НА СЛУЖБЕ

### *Автомобиль КХА-2-57 на шасси ГАЗ-51А для перевозки хлебобулочных изделий выпускался на Горьковском заводе торгового машиностроения до 1964 года*

с сортировочного стола хлебозавода свежие буханки укладываются в единообразные деревянные лотки, которые, в свою очередь, загружаются в специально разработанные стеллажи-контейнеры. После взвешивания эти контейнеры при помощи ручного крана-лебедки загружаются в специально приспособленный для этого фургон, который сразу же отправляется по маршруту, охватывающему магазины определенного района. В магазинах происходит обмен: при помощи стационарного крана-укосины из фургона извлекается необходимое количество контейнеров, которые устанавливаются на погрузочно-разгрузочной площадке (в наше время ее называли бы «терминалом»), а в фургоны загружаются пустые контейнеры, образовавшиеся после предыдущего завоза. Полные контейнеры на ручной тележке перевозятся в приемочное помещение, откуда уже на лотках хлеб переносится в торговый зал.

Однако подобная система до войны так и не была внедрена. Под нее требовалось перестроить весь процесс перевозки хлеба, начиная с хлебопекарен и заканчивая магазинами-булочными. Необходимо было строить пандусы, расширять проходы в подсобках магазинов для прокатывания тележек. Намного проще было освоить производство фургонов-хлебовозов, оборудованных стеллажами под стандартные лотки, разгрузка и выгрузка которых осуществлялись бы вручную, силами грузчиков. В теории длительность полной загрузки и выгрузки лотков из фургона на шасси ГАЗ-АА

должна была составлять 58–60 минут, на шасси ЗиС-5 — 70 минут. На практике, конечно же, процедура занимала больше времени. Главным результатом деятельности Комбината реконструкции транспорта в области организации перевозок выпечки стал «Проект стандарта автомобильного кузова для перевозки печеного хлеба». Деревянные кузова-фугоны по этому проекту до войны стали строить по всей стране, но «успехи» были достаточно скромными. Самая крупная в стране московская автобаза треста «Хлебопечение» в 1935 году располагала только 265-ю специализированными хлебными фургонами, для удобства ремонта и эксплуатации разбитых на две колонны: колонну ГАЗ-АА и колонну АМО-3. В глубинке же хлеб развозили на хозяйственных повозках, а зимой — на санях. В 1935 году журнал «За рулем», анализируя зарубежный опыт перевозки свежей выпечки и приводя в пример американскую практику, подчеркивал, что не следует пренебрегать такими, на первый взгляд, архаичными транспортными средствами, как велосипед и конная повозка. При этом уточнялось, что их использование оправдывает себя там, где радиус обслуживания не превышает 15 километров, а маршрут предполагает большое число остановок. После войны, когда Горьковский автозавод освоил производство нового базового грузовика ГАЗ-51, хлебовозки, конструктивно не отличавшиеся от довоенных фургонов, начали строить на его платформе (как правило, силами различных небольших мастерских, которые имелись практически в каждом городе).



# 1960

Московский автопоезд для перевозки хлеба с одним одноосным прицепом





Погрузка хлеба на хлебокомбинате в фургон ТА-9А

Попытки централизации выпуска хлебных фургонов были предприняты в середине 50-х годов. Считалось, что такой фургон помимо специальной конструкции кузова должен иметь привлекательный внешний вид, а таковыми посчитали фургоны автобусного типа, и производство хлебовозов поручили Павловскому автобусному заводу. Унифицированные с автобусами фургоны ПАЗ-657 выпускались в Павлово достаточно в больших количествах, но были слишком дороги и не могли решить проблему обеспечения страны фургонами-хлебовозами. Как следствие, на Горьковском заводе торгового машиностроения в 1957 году был разработан новый фургон КХА-2-57 для перевозки хлеба на шасси ГАЗ-51А, техническую документацию на который передали сразу нескольким заводам. Со временем этот хлебный фургон стал самым массовым в стране.

При этом во многих регионах сохранились «местечковые» производители хлебных фургонов. Так, Московским кузовным заводом Главмосавтотранса выпускались фургоны для перевозки хлеба У-97 на шасси ГАЗ, У-83 и У-125 на шасси УАЗ и У-121 для одноосных прицепов.

Самые необычные хлебовозы ТА-9 выпускались в Эстонии на тартуском заводе. Они имели кузов вагонного типа, за счет чего



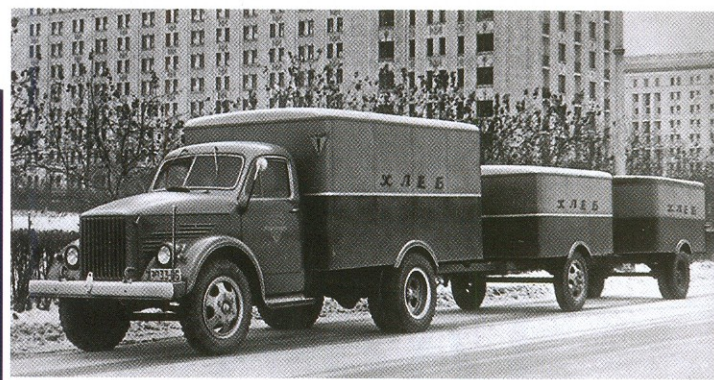
Опытный образец фургона А-38 для контейнерной перевозки хлеба

увеличивался объем грузового отделения без увеличения длины машины.

В начале 1970-х годов в Эстонии была реанимирована идея перевозки хлебобулочных изделий в контейнерах, реализованная совместными усилиями Эстонского республиканского союза потребительских обществ (ЭРСПО) и Тартуского авторемонтного завода №3 на совершенно новом техническом уровне. В 1974 году на авторемонтном заводе был изготовлен опытный фургон А-38 с грузоподъемным задним бортом, который позволял загружать контейнеры в кузов как с рампы, так и с уровня земли. С 1975 года на заводе было налажено производство таких фургонов, что позволило качественно изменить годами сохранявшуюся систему перевозки хлеба не только в Эстонии, но и в других республиках. В 80-х годах контейнерная система перевозки хлеба постепенно вытесняла привычную лотковую во многих городах СССР, включая столицу. К сожалению, в 90-х годах произошел резкий откат назад. От контейнерных перевозок практически повсеместно вернулись к лотковой системе перевозки хлеба с ручной погрузкой-разгрузкой, а кое-где даже практиковалась перевозка хлеба в фанерных ящиках. Естественно, это не могло не сказаться на скорости доставки хлеба в торговые точки и на внешнем виде хлебобулочных изделий.

# 1960

Московский автопоезд для перевозки хлеба с двумя одноосными прицепами







  
**АВТОМОБИЛЬ**  
**НА СЛУЖБЕ**

**ГАЗ-АА**







# ГАЗ-АА

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

### *Опытные образцы хлебных фургонов автобусного типа на шасси ГАЗ-АА были изготовлены в 1936 году на Московском комбинате реконструкции транспорта*

В довоенный период многие кузовные мастерские, особенно в крупных городах, по заказу местных властей освоили выпуск кузовов-фургонов для перевозки хлеба на лотках по технической документации Комбината реконструкции транспорта, а то и просто по образцу и подобию первых опытных «хлебовозок». У разных производителей конструкция и внешний вид фургонов отличались друг от друга, но суть оставалась неизменной. Такой фургон должен был быть приспособлен для перевозки хлеба в стандартных лотках двух типоразмеров (620×740 мм и 450×740 мм). Размеры лотков и эксплуатационные требования к их погрузке и выгрузке обусловили единые конструктивные особенности специализированных кузовов, так как стоящий на земле человек мог поднять лоток с хлебом только до определенной высоты. Кратность отсеков кузова зависела от применяемого шасси (для ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ — три отсека, для ЗИС-5, ГАЗ-51 и т.д. — четыре).

Каркас кузова набирался из деревянных брусков, увязанных между собой с помощью шурупов, болтов и металлических косынок, а с наружной стороны обшивался листовым металлом или водостойкой фанерой. Каждый загрузочный проем кузова закрывался двустворчатыми дверями, снабженными замками-шпингалетами. На передней и задней стенках кузова устанавливались



Послевоенный фургон для перевозки хлеба на шасси ГАЗ-ММ

вентиляционные отдушины с сегментными регулируемыми заслонками. Открывали и закрывали такие вентиляционные люки снаружи.

Внутри кузова для размещения лотков устанавливались направляющие полозья из дерева или стального уголка. Интервал между рядами полозьев строго регламентировался — он должен был быть не меньше 165 миллиметров. Во время перевозки хлебобулочных изделий лотки закреплялись, так как в процессе транспортировки они могли прийти в движение и опрокинуться.



# 1954

Фургон для перевозки хлеба ПАЗ-657 с одноосным прицепом ПАЗ-658





# 1950



Фургон для перевозки хлеба на шасси ГАЗ-51

Загрузочные проемы каждого отсека кузова обычно располагались с правой стороны машины — так было легче ее разгружать с тротуара у магазина. На улицах нередко можно было наблюдать такую картину: автохлебовоз останавливался напротив «булочной» у края проезжей части, иногда даже заезжая правыми колесами на тротуар, чтобы не мешать движущемуся по улице транспорту, и грузчики приступали к разгрузке, занося лотки с хлебом с улицы прямо через входные двери магазина. Позже, когда стали строить новые магазины-булочные, разгрузочный

пандус размещали уже со стороны двора. В стене здания делался специальный люк-окно, через который лотки с хлебом из машины подавались сразу в магазин.

Автомобили для перевозки хлеба и кондитерских изделий перед рейсом всегда тщательно мыли и очищали — таковы санитарно-гигиенические требования. Кроме того, фургоны для перевозки хлеба регулярно подвергались глубокой санитарной обработке, с использованием различных дезинфицирующих веществ. При этом обрабатывались не только фургоны, но и лотки.

# 1975

Фургон для перевозки хлеба У-125 на шасси УАЗ-451ДМ





# ГАЗ-АА

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

### *Грузовые перевозки хлеба и хлебобулочных изделий используются для быстрой доставки груза к грузополучателю*

Снаружи автомобили-фургоны обязательно имели контрастные надписи «Хлеб» со всех сторон кузова, при этом сами кузова могли окрашиваться в любой цвет, но наиболее распространенными были сине-зеленые тона. Позже, в 50-х годах, появилась традиция на дверцы кабины автомобилей-фургонов наносить эмблему автобазы, к которой принадлежала машина, а также гаражные номера (не путать с государственными регистрационными знаками).

Хлебные фургоны на базе «полуторки» начали строить в середине 30-х годов и продолжали выпускать более двадцати лет, до середины 50-х. Последние экземпляры — уже на шасси производства Ульяновского автомобильного завода, где машины ГАЗ-ММ (модернизированная «полуторка» с более мощным двигателем) выпускались вплоть до 1952 года. Пока машины этой модели находились в эксплуатации, для них продолжали строить кузова-фургоны. Дело в том, что кузов на деревянном каркасе очень быстро расшатывался и изнашивался. В результате одно шасси за время службы могло поменять два-три кузова. Капитально ремонтировать пришедшие в негодность кузова не имело смысла, так как такой ремонт по стоимости обходился в ту же сумму, что и постройка нового (иногда и большую).

Интересна история одного из московских хлебовозов-долгожителей на базе ГАЗ-АА 1938 года выпуска. В 60-х годах этот экземпляр был водружен на пьедестал возле московской автобазы



Современный автофургон 2834G9 для перевозки хлеба на шасси *Hyundai Porter* производства завода «Автомаш», г. Нижний Новгород



# 1964

Фургон для перевозки хлеба ГЗТМ-892 на шасси ГАЗ-52А





Хлебный фургон САФ-3307 производства Авторемонтного завода «Павловский» на шасси ГАЗ-3307

«Мосхлебтранса» №23, но в 1979 году эту машину сняли с памятного места и немного подновили для участия в съемках фильма «Место встречи изменить нельзя». После съемок его возвратили на место, но в 90-х годах «сжались», и отправили машину-памятник на реставрацию — несколько десятилетий под снегом и дождем не прошли для нее даром. При реставрации машину довели до нормального ходового состояния, и теперь она хранится в закрытом боксе автобазы, время от времени выезжая на смотры ретро-автомобилей и съемки в кино.

# 1967

Военный фургон АФХ-66 для перевозки хлеба  
на шасси ГАЗ-66-01





# АВТОМОБИЛЬ

## ФАКТЫ



■ Разработанную в 30-х годах прошлого века систему контейнерных перевозок лотков со свежим хлебом наша промышленность смогла освоить лишь на рубеже семидесятых — восьмидесятых годов. Единственное отличие от довоенной схемы заключалось в том, что контейнеры оснащались колесиками, позволявшими, используя аппарели терминалов, закатывать стойки с уже загруженными лотками прямо в фургон, оборудованный грузоподъемным бортом. В магазине контейнеры выкатывались или сгружались и вывозились прямо в торговый зал. Эта система была освоена в промышленном масштабе, однако объемы производства необходимого оборудования были недостаточными, и до многих городов страны инновация так и не дошла.

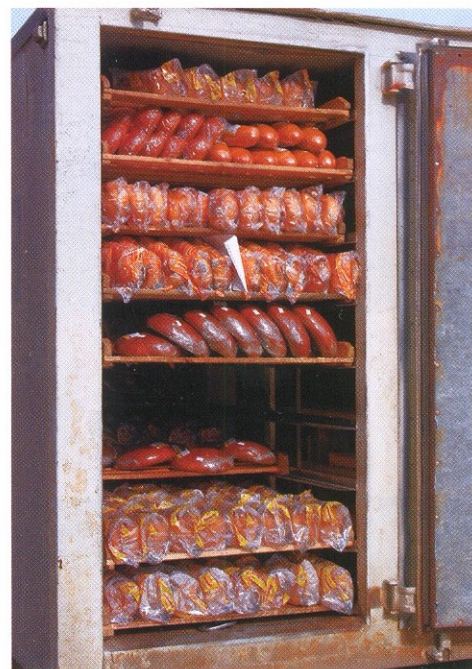


**Перевозка хлеба гужевым транспортом — такую картину в России можно встретить и сегодня**

■ В начале 70-х годов XX века государство изыскало возможность проявить «целевую заботу» о жителях села. В 1973 году Горьковский завод специализированных автомобилей начал производство на базе полноприводного ГАЗ-66 фургона ГЗСА-3714, предназначенного, как писалось в «сопровождении», «... для перевозки хлебобулочных изделий и некоторых продуктов». Цельнометаллический сварной кузов каркасного типа снаружи и изнутри был обшит металлическим листом. Термоизоляционным материалом служил пенопласт толщиной 50 миллиметров. Перегородка делила кузов на два отсека: передний был оборудован стеллажами для перевозки хлеба в лотках; задний отсек предназначался для прочих продуктов. Доступ в хлебный отсек осуществлялся через боковую дверь в правой стенке кузова; в задний отсек — через двустворчатую дверь в задней стенке.

■ В процессе перевозки на хлеб может попасть до десяти тысяч спор. Споры стремительно распространяются, один заплесневелый батон хлеба увеличивает количество спор до трехсот раз за 12 часов. Споры, попавшие на хлеб, быстро прорастают, грибок разрушает питательные вещества, образуются продукты распада белка, которые очень токсичны и вредны для человека.

■ Перевозка хлебобулочных изделий — специфический вид транспортных услуг, поэтому к таким услугам предъявляются довольно жесткие требования. Разрешение на эксплуатацию такого рода транспортного средства выдается органами госсанэпидемнадзора сроком на шесть месяцев. После того как этот срок истекает, автомобиль для перевозки хлеба предъявляется для осмотра. Если машина не отвечает санитарным требованиям, перевозка хлеба и хлебобулочных изделий на нем запрещается. Автотранспортное средство, на котором осуществляется перевозка хлебобулочных и кондитерских изделий, в обязательном порядке должно иметь четко читаемую надпись «Хлеб». В специализированных автомобилях, предназначенных для перевозки хлеба, перевозка каких-либо иных грузов не допускается. За санитарно-гигиеническое состояние автотранспорта, в котором осуществляется перевозка хлеба и хлебобулочных изделий, ответственность несет администрация транспортного предприятия.



**По современным требованиям перевозки хлеб должен быть максимально защищен от воздействия внешней среды**







**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



**ГАЗ-24 «ВОЛГА»**

**КОМЕНДАТУРА ГАРНИЗОННАЯ**

ISSN 2223-0440  
00034  
9 772223 044772

16+

DeAGOSTINI