Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№31

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

УАЗ-3741
ПОЧТА РОССИИ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 31, 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: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

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 «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.
Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева, сотрудников УФПС Орловской области: Николая Николаевича Семеновского и Анжелику Александровну Игнатьеву
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: 20.10.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3, 5 (верх), 7 (верх): © РИА «Новости»;
4 (все), 5 (низ), 6, 7 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–11 (все), 12 (низ), 13 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова; 12–13 (верх): © ИТАР ТАСС;
14: © «ФотоСоюз»; 15: © Петр Малышев/Фотобанк Лори;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

2011

Почтовый автомобиль УАЗ в деревне Зихнова в Кенозерском национальном парке, Архангельская обл.

Развитие электронных СМИ и средств коммуникации привело к резкому сокращению объема «бумажной» корреспонденции. Использовать железнодорожный транспорт для междугородной перевозки почты стало нерентабельно, и на рубеже XX–XXI веков бремя доставки посылок, немногочисленных газет и писем из одного региона страны в другой легло на автомобили. На сегодняшний день автомобильные перевозки являются одним из самых распространенных способов транспортировки почты.

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

2006

Почтовый фургон
на шасси КАМАЗ-53205, Красноярск

Современная почтовая инфраструктура России сформировалась в 90-е годы XX века, причем на ее особенности повлияли не только технические, но и политические факторы. В течение 1990-х объемы перевозок по некоторым видам почтовых отправлений сократились в 20 раз.

Во времена Советского Союза почти каждая семья выписывала несколько газет и журналов. Подписка оформлялась почтовыми отделениями связи и общественными распространителями печати на предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях. Так, в 1974 году подписка на центральные газеты и журналы составила около 86% от их общего тиража. С объемами подписной прессы, отправляемой в города Советского Союза, а также писем, являвшихся в то время самым распространенным видом «удаленного общения», могли справиться лишь железнодорожные вагоны. Именно поэтому «перевалочные пункты», так называемые магистральные сортировочные центры (МСЦ), в которых вся входящая корреспонденция сортировалась для дальнейшего распределения по конкретным почтовым отделениям области, а входящая — для отправки в другие регионы, создавались при железнодорожных вокзалах. Кроме того, именно в МСЦ почтовые фургоны привозили региональные газеты, отпечатанные в местных типографиях.

2000

Почтовый фургон на шасси ГАЗ-4301

Ежедневно почтовые фургоны выезжают на внутригородские, внутрирайонные, межрайонные, а также на внутриобластные и магистральные маршруты

Внутриобластное перемещение почты осуществлялось автомобильным транспортом. Во-первых, всю пришедшую в МСЦ корреспонденцию следовало развести в обслуживающие тот или иной микрорайон города отделения связи, откуда до адресатов почту разносили почтальоны. Во-вторых, груз, адресованный жителям «глубинки», развозился по почтовым отделениям райцентров, каждое из которых самостоятельно организовывало доставку почты в деревни и села. Львиную долю перевозок осуществляли вместительные и экономичные в эксплуатации специализированные цельнометаллические «будки» на шасси ГАЗ-52 и ГАЗ-53. Одним из основных производителей таких машин являлся Горьковский завод специализированных автомобилей (ГЗСА). На шасси ГАЗ-52 строили почтовый фургон ГЗСА-948 (ГЗСА-3712), на шасси ГАЗ-53 — ГЗСА-3711, на шасси ГАЗ-66 — ГЗСА-947. Аналогичные фургоны выпускали Козельский и Каспийский ремонтно-механические заводы. Кроме того, Каспийский завод производил почтовые машины на платформе ЗиЛ-130, которые автобазы почтовых ведомств не слишком жаловали из-за чрезмерной «прожорливости». Новопетровский механический завод обеспечивал столицу и окрестные регионы «бюджетной» разновидностью фургона на шасси ГАЗ-52 — деревянный каркас обшивался металлическими листами.
При этом автомобилей для почты катастрофически не хватало, и специализированные автобазы были рады любым

В Приморском крае в качестве почтовых работают праворульные японские автомобили

поступлениям. Так, в распоряжение Минсвязи начали поступать новенькие армейские грузовики, простоявшие около десятилетия в стратегических запасниках на консервации. В результате подвижной состав почтовых автобаз пополнялся не только бортовыми ЗиС-151, ЗиЛ-157, ГАЗ-66, а впоследствии и КамАЗами, но и достаточно экзотическими транспортными средствами. Поскольку на селе «всепогодные» проезжие дороги и сегодня являются большой редкостью, весьма кстати пришлись снятые с вооружения гусеничные вездеходы ГАЗ-49. Эти машины (почтальоны называли

2005

Почтовый автомобиль на шасси ГАЗ-3302 «ГАЗель», Нижний Новгород

Автотранспорт ФГУП «Почта России», обладающий высокой проходимостью, приспособлен к тяжелым географическим и климатическим условиям России

их «танкетками») эксплуатировались вплоть до конца 1970-х. Однако конверсия армейской техники не являлась панацеей, поскольку бортовые грузовики требовали серьезных доработок. Дело в том, что до начала 80-х в фургоне обязательно находился экспедитор, для которого оборудовался специальный отсек. Именно присутствие в «будке» человека требовало ее утепления, наличия небольшого окошка, системы вентиляции и прочих средств жизнеобеспечения и безопасности, прописанных в ГОСТах.

Главной проблемой развозки корреспонденции из почтовых отделений райцентров в деревни и села являлись (и являются поныне) плохие дороги. К счастью, объемы «сельской» почты, как правило, невелики, и со службой на периферии вполне справлялись и продолжают справляться бескапотные УАЗы: «450», «452», затем — «3741». В тех случаях, когда из райцентра в глубинку прокладывались «кольцевые» маршруты, использовали упомянутые уже ГЗСА-947.

В Советском Союзе у почтового транспорта существовали и иные обязанности. Во-первых, слабое развитие телефонной связи делало необходимым вручение телеграмм лично в руки адресату. Для этих целей, как правило, использовались «каблучки» — ИЖ-2715. Количество таких машин зависело от размера города. Во-вторых, многие многоквартирные дома оборудовались так называемыми «опорными ящиками». В опорные ящики из почтовых отделений многочисленную корреспонденцию доставляла «пехота» почтового автопарка — универсалы на базе легковых машин или даже обыкновенные седаны. С этой ролью прекрасно справлялись «Москвичи» нескольких поколений — от семейств 402/407/403 до семейства 2138/2140. Почтальон приходил в дом налегке, забирал всю корреспонденцию из крупногабаритного ящика и разносил ее по вверенной территории.

И, наконец, в обязанности почтового автотранспорта входила ежедневная «очистка» (именно так выемка писем называется в почтовом ведомстве) почтовых ящиков. Вся собранная корреспонденция доставлялась в МСЦ, где сортировалась и грузилась в почтовые вагоны соответствующих поездов.

В конце 80-х резко сократилась подписка на газеты и журналы, а развитие электронных средств коммуникации фактически свело на нет практику обмена письмами. В результате объемы междугородной почтовой корреспонденции упали настолько, что использовать для ее перевозки железнодорожный транспорт стало невыгодно. С середины 90-х годов для перевозки почты на расстояние, не превышающее 1000–1500 километров, железная дорога вообще не используется — корреспонденцию везут в большегрузных «фурах», причем в качестве движущей силы автопоезда обязательно применяется седельный тягач. Это необходимо для того, чтобы в случае поломки или ДТП весь груз можно было оперативно «перецепить» на тягач-дублер. Связь между МСЦ

2011

Почтовый автомобиль *Hyundai HD170* в Москве

Почтовый автомобиль *Mercedes-Benz Vario* у здания отделения почтовой связи УФПС г. Москвы — филиал ФГУП «Почта России», Мясницкая улица

разных городов в наше время обеспечивает филиал ФГУП «Почта России» — Главный центр магистральных перевозок почты. Перевалочными пунктами по-прежнему служат МСЦ, причем в большинстве городов они так и остались при вокзалах. В случаях отправления корреспонденции на сверхдальние расстояния иногда все-таки используют почтовые вагоны, правда, в последнее время предпочтение отдается почтовым авиаперевозкам. Сообщение между МСЦ и городскими отделениями связи осталось без изменений. А вот прочей работы в городе поубавилось. Разумеется, обновился и качественно изменился автопарк почтового ведомства. В середине первого десятилетия XXI века, когда практически завершилось формирование филиальной сети единого федерального оператора почтовой связи ФГУП «Почта России», «федералы» решительно взялись за радикальное обновление подведомственного автопарка. Сегодня средний износ почтовых машин по России не превышает 40%. На смену фургонам на платформе ГАЗ-52 и ГАЗ-53 пришли аналоги на шасси грузовика ГАЗ-3309. Компанию им составили фургоны на шасси полноприводных ГАЗ-33081 «Садко». Кроме того, для производства почтовых фургонов начали использовать «ГАЗели» и «Валдаи». Для выемки писем из почтовых ящиков в наши дни используют в основном ИЖ-27175 — «каблучки» на платформе ВАЗ-2105. При этом ФГУП «Почта России» придерживается следующего принципа: города с населением миллион человек и выше комплектуются почтовыми автомобилями, созданными на базе иномарок, меньшие города — отечественными машинами. И, разумеется, в труднопроходимых районах по-прежнему незаменимы УАЗы.

2010

Почтовый фургон производства МЗСА на шасси *Mercedes-Benz Vario*

ПОЧТА РОССИИ
PERESHIVAYLOV

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ
УАЗ-3741 ПОЧТА РОССИИ
ПОЧТА РОССИИ
О 267 РР 67

УАЗ-3741

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Легендарная «буханка» — специальный полноприводный автомобиль повышенной проходимости — выпускается Ульяновским автозаводом с 1957 года

Полноприводные бескапотные УАЗы, прозванные в народе «буханками» за внешние формы и характерные подштамповки на крыше, оказались незаменимыми на российских просторах. Неоднократно модернизируясь, они выпускаются на Ульяновском автозаводе более пятидесяти(!) лет. За это время УАЗы освоили массу профессий, но одной из основных их обязанностей была и остается развозка почты.

Первыми почтовую профессию освоили фургоны УАЗ-450, но их выпуск в конце 50-х — начале 60-х годов еще не был массовым, да и основная часть машин уходила в армию. Большую популярность в почтовом ведомстве приобрели их модернизированные собратья УАЗ-451М (4×2) и УАЗ-452 (4×4). На первый взгляд, все эти машины похожи. Внешние отличия были незначительными, изменилась лишь облицовка радиатора. Однако ходовые и агрегатные части полноприводных УАЗ-450 и УАЗ-452 практически не имеют ничего общего. Судите сами, если на УАЗ-450 стояла «ломаная» рама от внедорожника ГАЗ-69, то машины семейства УАЗ-451 и УАЗ-452 получили новую раму с прямыми лонжеронами. Для лучшего распределения массы по осям на машинах нового семейства силовой агрегат (вместо двигателя ГАЗ-69 стал применяться верхнеклапанный ГАЗ-21 мощностью 70 л. с.) сдвинут назад на 250 мм и опущен вниз. Трехскоростную коробку

Автомобиль УАЗ-3909 «Почта России» в Нижегородской области

2009

Фургон УАЗ-3741 на почтовой службе, Смоленск

Почтовый фургон на базе бортового автомобиля УАЗ-33036, Карелия

передач заменили четырехскоростной, модернизировали карданные передачи и ведущие мосты.

Значительные изменения произошли и в кабине грузовиков — новая компоновка агрегатов машины позволила сдвинуть назад капот двигателя, высвободив пространство в ногах у водителя и пассажира. Щиток приборов переместили с центральной части ближе к водителю, а рычаг коробки передач с рулевой колонки

2008

Почтовый фургон на базе УАЗ-3303, Ростов, Ярославская область

Предназначение УАЗ-3741 — перевозка грузов по дорогам и бездорожью, практически в любых возможных погодных условиях

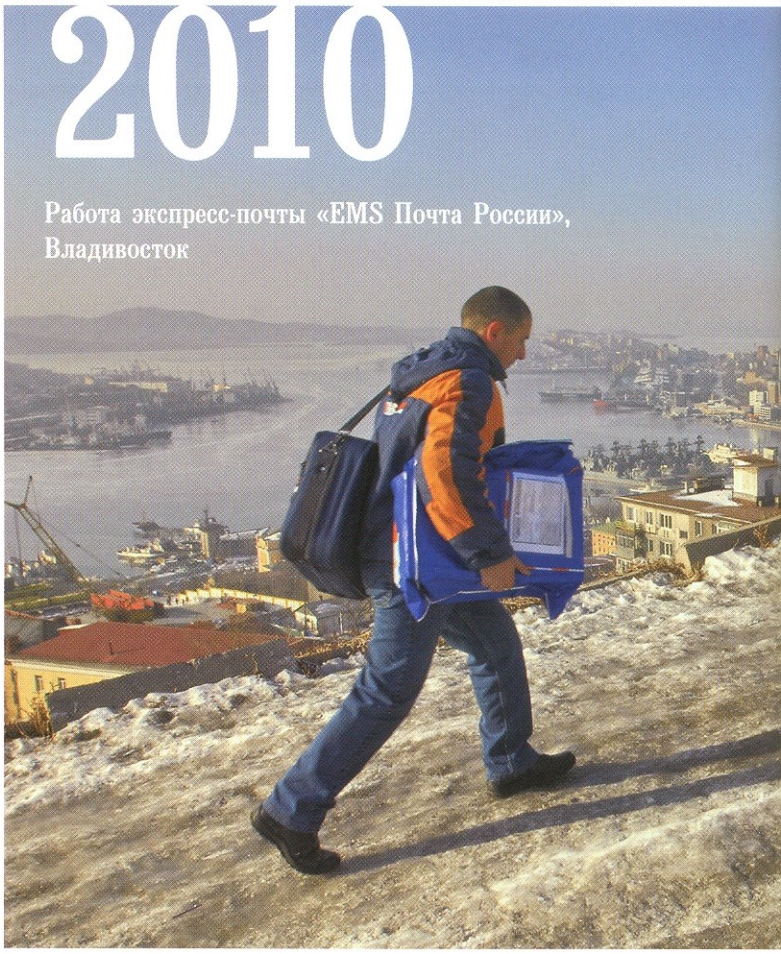
переехал на моторный туннель. Благодаря этим изменениям управлять машиной стало намного удобнее.

Изменились системы вентиляции и отопления кабины. Если на УАЗ-450 воздух для вентиляции кабины поступал из-под козырька, нависающего над ветровым стеклом, то на УАЗ-452 и УАЗ-451М на передке появился специальный открывающийся лючок. Одновременно с ним в конструкцию машины был введен отопитель кабины.

Серьезной модернизации ульяновские «буханки» подверглись в 80-х годах. Двигатель стал мощнее (90 л.с.), машина получила новую двухконтурную тормозную систему с вакуумным усилителем (последний хорошо просматривается за решеткой радиатора), модернизированные мосты. В таком виде фургоны выпускаются и поныне, под индексом УАЗ-3741.

Для перевозки корреспонденции используют стандартные серийные фургоны с внутренней глухой перегородкой, разделяющей кабину водителя и грузовой отсек. Перегородка предохраняет водителя и пассажира от перемещения груза (например, при резком торможении) и помогает поддерживать в кабине комфортные условия — зимой прогреть маленькую кабину с помощью отопителя намного проще, чем весь фургон.

В кузове стандартного УАЗ-3741 предусмотрено три двери: двухстворчатая распашная сзади и одностворчатая в правой боковине кузова.



Работа экспресс-почты «EMS Почта России», Владивосток

2010

Почтовый фургон ГАЗ-2705 «ГАЗель», Санкт-Петербург

В советское время цвет почтовых машин никак не регламентировался и мог быть любым. При этом на борта почтовых грузовиков часто наносилась наклонная белая полоса — она разрешала проезд под знак «Движение грузовых автомобилей запрещено» и позволяла почтовым фургонам развозить корреспонденцию по жилым кварталам, куда остальному большегрузному транспорту въезд был запрещен.

В 90-е годы руководство «Почты России» задумалось о едином корпоративном стиле своего автотранспорта, и для почтовых машин была принята синяя окраска с белыми и красными продольными и наклонными полосками (символизирующими цвета национального флага России). При этом белая полоса — не что иное, как рудимент той самой разрешительной наклонной полосы грузовых почтовых автомобилей советского времени.

Интересно, что и основной синий цвет тоже менял оттенки: от серо-голубого в 90-х годах до насыщенного синего после реформы почты в середине 2000-х. Но, как бы ни трансформировалась с годами фирменная окраска почтовых машин, вот уже полвека УАЗики остаются практически неизменными. Сегодня эти машины не отвечают в полной мере современным требованиям безопасности, эргономики, экономичности и т.д. Никакая, даже самая глубокая модернизация уже не способна вдохнуть новую жизнь в эти автомобили, и нужно смириться с тем, что рано или поздно их производство будет прекращено и им на смену придут новые автомобили.

2009

Почтовый фургон *Mercedes-Benz Sprinter*, Нижний Новгород

■ Передвижные отделения связи (ПОС) как массовое централизованное явление появились в послевоенные годы. Полуторки с будками, оборудованными под почтовый «офис», курсировали по кольцевым сельским маршрутам и принимали корреспонденцию.

Во второй половине 50-х годов по заданию Министерства связи силами Центральной авторемонтной мастерской и Экспериментальной мастерской Московского почтамта была выпущена партия «передвижных отделений связи» на шасси ГАЗ-63 специально для трудящихся целинных земель. Эти автомобили отправили в Казахскую ССР и Алтайский край, где «почта на колесах» в отдаленных совхозах или машинно-тракторных станциях была единственной возможностью отправить телеграмму, письмо, посылку или денежный перевод.

На рубеже 60-х — 70-х годов XX века большое распространение получила практика «хождения в народ» всевозможных коммунальных и бытовых услуг при помощи специально оборудованных фургонов на грузовых шасси. Были созданы автолавки, передвижные парикмахерские, мобильные фотолаборатории и другие специализированные машины. Законное место в этом ряду заняли и передвижные отделения почтовой связи. Впоследствии судьба «мобильных услуг для жителей села» складывалась по-разному. «Полевые» парикмахерские и фотоателье со временем исчезли, а вот передвижные почтовые отделения доказали свою жизненную необходимость. К 1 января 1976 года в СССР функционировало более 600 ПОС. Они принимали и выдавали почтовые отправления, посылки, телеграммы, а также занимались продажей почтовых марок, газет и журналов.

Не исчезли ПОС и в период рыночных реформ. Уже в XXI веке по заданию ФГУП «Почта России» передвижные почтовые отделения на шасси ГАЗ-33027 и ГАЗ-33081 были разработаны и изготовлены в ОАО «Комбинат автомобильных фургонов» (Чувашская Республика).

По степени оснащения и уровню возможностей опытные ПОС существенно превосходили предшественников. Помимо традиционных почтовых услуг, обустройство фургонов позволяло отправить и получить денежный перевод, оплатить коммунальные и другие виды платежей. Для работы почтового оператора были созданы комфортные условия. Внутри фургона устанавливался противовандальный персональный компьютер с программным обеспечением WinPost, удобная мебель, обогреватель, а также бытовые приборы — холодильник и микроволновая печь.

По расчетам ФГУП «Почта России», на сегодняшний день потребность РФ в таких автомобилях составляет примерно 1000 штук.

■ В период острой нехватки почтовых фургонов, вплоть до прихода к «ведомственной власти» ФГУП «Почта России», управления связи городов-миллионников, располагающие мощной ремонтно-производственной базой, могли себе позволить не дожидаться централизованных поставок специализированных машин от немногочисленных производителей, а оснащать грузовые шасси фургонами собственного производства. Зачастую почтовый фургон устанавливали на грузовое шасси автомобиля ГАЗ. Так, в Ленинграде в 50-х — 60-х годах прошлого века были распространены почтовые фургоны на базе ГАЗ-51, изготовленные в мастерских Службы перевозки почты Ленинградского городского производственно-технического управления почтовой связи.

Почтовый автомобиль ГАЗ-3307

САМОЛЕТ „ГАККЕЛЬ-IX" 1912 г.
6к
ПОЧТА 1976 СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2223-0440
9 772223 044772 00031

АМО-Ф-15

СКОРАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ

16+

DeAGOSTINI