

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№50

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



УАЗ-451Д
МЕБЕЛЬНЫЙ ФУРГОН

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 50, 2013
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:
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.

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомен-
дуете приобретать выпуски
в одном и том же киоске
и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

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, 105066, г. Москва,

а/я 13, «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 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»

Украина, 01033, м. Київ,

а/с «Де Агостіні»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»

«Автомобиль на службе»

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,



Перевозка мебели — проблема, с которой хотя бы раз в жизни приходилось сталкиваться каждому из нас. Кажущаяся прочной в повседневном обиходе, мебель в процессе транспортировки требует чрезвычайно осторожного обращения, и если этого не происходит, она может быть безнадежно испорчена.



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

1951



Перевозка мебели на грузовике ГАЗ-ММ

История грузовых перевозок восходит к стародавним временам, когда человек навычил на дикую лошадь свой нехитрый скарб и вез семью к месту новой стоянки. Шли столетия, и по мере накопления опыта и имущества, на дорогах появились телеги и повозки, запряженные лошадьми. В России, как до революции, так и после нее — вплоть до середины 30-х годов, основным средством доставки мебели оставались тихоходные, но надежные ломовые извозчики. В 1930-х главным заказчиком мебельных перевозок в советской России стала стремительно нарождающаяся бюрократия. Простые граждане в быту довольствовались малым. Перевезти незатейливый деревянный стол или металлическую кровать с панцирной сеткой можно было в кузове обычновенной бортовой полуторки. А многочисленные государственные и партийные

чиновники «обрастили» шкафами, секретерами и, конечно, монументальными письменными столами. Такую мебель уже следовало перевозить бережно — защищать и от атмосферных осадков, и от механических повреждений. Однако до войны производство специализированных мебельных фургонов не было налажено, что и неудивительно. Ведь существовали грузы, в значительно большей степени нуждавшиеся в спецтранспорте, например, хлеб или скоропортящиеся продукты, поэтому немногочисленные предприятия, специализировавшиеся на оснащении грузовых шасси профильными «будками», производили, главным образом, изотермические и хлебные фургоны. Для перевозки мебели использовали тентованные грузовики, а сохранность хрупкого груза обеспечивали подручными средствами — веревками и ветошью.



1960

Мебельный фургон на шасси ГАЗ-51А производства одного из заводов Главмосавтотранса



Перевозка мебели требует максимальной аккуратности и деликатности



Фургон ГЗТМ-954

Впоследствии именно этот опыт пригодился при разработке специализированных мебельных фургонов.

Прорыв произошел в 1950-х, когда страна оправилась от последствий войны и сотни тысяч новоселов начали въезжать в новые дома. Существенно повысился уровень жизни простых людей. Они уже могли себе позволить обставить квартиры новой нехитрой мебелью. На ее перевозку возник массовый спрос, а у переживающей подъем промышленности наконец появилась возможность наладить производство специализированных мебельных фургонов. Первой ласточкой стал фургон на шасси ГАЗ-51, разработанный и выпускавшийся Московским авторемонтным кузовным заводом «Аремкуз». При его создании был учтен весь накопленный опыт мебельных перевозок. Главной проблемой являлись особенности

погрузки-выгрузки. Тяжелые и громоздкие шкафы, серванты или рояли требовали как можно более просторных створок и, по возможности, низкого уровня пола. Кроме того, мебель следовало защитить от механических повреждений при транспортировке. Аремкузовцы к решению специфических проблем подошли, пожалуй, слишком творчески, взяв за основу автобусный кузов. В результате их фургон получился очень сложным конструктивно. От ГАЗ-51 остались только шасси и капот. За капотом следовала оригинальная кабина, архитектурно объединенная с грузовым отсеком. В плане кабина расширялась к бортам фургона, как у автобуса ГАЗ-651, а в профиль крыша очень высокой «будки» покатой дугой опускалась к лобовому стеклу. Погрузка-выгрузка осуществлялась через два широких проема в правой стенке фургона, причем закрывались эти проемы своеобразными складными многосекционными жалюзи, последовательно поднимающимися вверх. С высотой грузовой платформы ничего поделать было нельзя — ее определяла высота рамы базового автомобиля, поэтому для облегчения погрузочных работ проемы снабдили выдвижными лестничными трапами, спрятанными в коробах под полом. Цельнометаллическая обшивка будки не заканчивалась уровнем рамы, а продолжалась ниже, образуя «юбку», из которой вышеупомянутые трапы и выдвигались. Для обеспечения сохранности мебели в фургоне имелись закрепленные в несколько рядов мягкие валики, а также проушины, позволявшие фиксировать веревки и мягкие прокладки.

Для централизованной перевозки мебели с фабрик в магазины на том же «Аремкузе» наладили производство мебельных

1960

Полуприцеп для перевозки мебели производства завода «Аремкуз»



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



фургонов-полуприцепов для тягача ГАЗ-51П. Высокий (внутренний объем 27 м³), оснащенный световыми окошками фургон с широкими распашными дверьми сбоку и сзади, оказался очень удобным в эксплуатации, определив требования к подобным конструкциям на многие годы вперед.

Практика показала, что для транспортировки мебели из магазина достаточно обычной высокой будки с двустворчатой дверью на всю площадь задней стенки. Специфика сводилась к оборудованию короба изнутри настенными предохранительными валиками и проушинами для дополнительного крепежа. На пол укладывались

рейки, страхующие мебель снизу. Эти же рейки позволяли укладывать выдвижной погрузочный трап прямо на пол фургона. Изготавливать такие будки было гораздо проще, а главное, для производства фургонов не требовалось переделывать кабины грузовиков. По существу, производство сводилось к монтажу будки на раму. Мебельные фургоны в середине 1950-х начали выпускать авторемонтные заводы Мосгорисполкома и Ленгорисполкома, а также кузовные мастерские в других крупных городах страны, используя в качестве базового единственное доступное шасси — ГАЗ-51. Но далеко не все транспортные предприятия, занимающиеся



1968

Автомобиль для перевозки пианино, оборудованный задним грузоподъемным бортом

Мебельный фургон ГЗТМ-954 на шасси ГАЗ-51А выпускался на Горьковском заводе торгового машиностроения до 1965 года

перевозкой мебели, могли себе позволить самостоятельную постройку необходимого подвижного состава. Решать вопрос о производстве подобных фургонов следовало на общесоюзном уровне. Главным поставщиком мебельных фургонов «определили» Горьковский завод транспортного машиностроения (ГЗТМ), основной спецификой которого было производство фургонов различного назначения.

Первым массовым советским мебельным фургоном стал ГЗТМ-954 на шасси ГАЗ-51А. Его производство освоили в 1956 г. Фургоны-мебелевозы должны были удовлетворять следующим эксплуатационным требованиям: высота кузова — обеспечивать перевозку мебельных изделий в вертикальном положении, пол кузова должен быть ровным, а погрузочная высота — по возможности наименьшей. Но именно с последним у советских мебелевозов всегда была проблема — шасси среднетоннажных «газонов» не позволяли сделать погрузочную высоту менее 1,1 метра, в то время как для погрузки мебели эта высота не должна превышать 0,6–0,65 метра. Для перевозки громоздкой бытовой техники и крупногабаритных предметов интерьера освоили выпуск фургонов, оснащенных задним грузоподъемным бортом с гидроприводом, способным поднимать груз весом до 500 килограммов.

В 70–80-е годы большим спросом пользовался мебельный фургон ГЗСА-893А на шасси ГАЗ-52-01, выпуск которого освоили на Горьковском заводе специализированных автомобилей (ГЗСА,



Серийный фургон ГЗТМ-893А на шасси ГАЗ-52-01

бывший ГЗТМ) еще в 1965 г. Его конструкция не изменялась много лет, и с производства фургон сняли лишь в конце 80-х годов. В Москве подобные фургоны Т-305 (на шасси ГАЗ-52-01) изготавливали в системе Главмосавтотранса. В отличие от горьковского деревометаллического фургона, московские мебелевозы имели цельнометаллическую конструкцию (с меньшим объемом кузова и меньшей на 100 кг грузоподъемностью — 1900 кг). Кроме того, в кузове были предусмотрены три откидных сиденья для грузчиков, а для перевозки стекол и зеркал имелся специальный ящик.



Мебельный фургон Т-305 с пассажирским отсеком для грузчиков

1988



— PERESVINYAYLOV



АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

УАЗ-451Д



УАЗ-451Д

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Серийный выпуск грузовика с бортовой платформой УАЗ-451Д начался в январе 1961 года



Мебельный фургон на шасси УАЗ-451Д, изготавливавшийся на ремонтных заводах Мосавтотранса

Одновременно с массовым производством мебельных фургонов развивалась централизованная система оказания транспортных услуг населению. Появились специальные организации, ведающие подобными перевозками. Например, в Москве — Мострансагентство при Главмосавтотрансе.

Для осуществления доставки на дом приобретенной гражданами в магазинах мебели транспортно-экспедиционные предприятия заключали соответствующие хозяйствственные договоры с торговыми организациями. На территории РСФСР эта услуга

регламентировалась «Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания граждан в РСФСР», утвержденными Министерством автомобильного транспорта РСФСР.

Заказ на перевозку мебели, как правило, принимался и оформлялся в присутствии заказчика. Исключение составляли случаи перевозки вещей на дачу. Такие заказы могли приниматься заочно, на основании специальной открытки, присланной в агентство по почте. При оформлении заказа согласовывалось время (день) доставки, после чего заказчик полностью оплачивал услугу согласно установленным тарифам. Оплата осуществлялась покилометрово, в зависимости от расстояния от мебельного магазина до дома заказчика. Кроме того, существовали отдельные расценки на погрузку, разгрузку и подъем мебели в квартиру. Оплата подъема рассчитывалась по этажу, причем в отличие от прочих грузов, расчет по которым производился по фиксированному тарифу, за требующую более бережного отношения мебель приходилось платить определенный процент от ее стоимости.

В 60–70-е годы появились магазины-салоны, не располагающие собственными складскими помещениями. Товар в таких магазинах приобретался по выставленному образцу, а доставка покупки осуществлялась с централизованного склада или завода-производителя. Подобная схема продажи мебели широко распространена и сегодня. Какое-то время транспорт для перевозки мебели развивался лишь в сторону увеличения габаритов (максимальной площади).



1971

Ижевский фургон «Москвич-434», используемый в системе «Трансагентство»

1966

Мебельные фургоны на параде техники
московских автотранспортников



Эффективность использования машин виделась в возможности перевезти за один рейс как можно больше «предметов». С тем, что номинальная грузоподъемность фургонов используется не более чем на 40% (особенностью мебели того периода был малый объемный вес), приходилось мириться.

По мере роста уровня жизни советских людей, концепцию пришлось пересмотреть. Все большим спросом пользовались мебельные «излишества». Львиная доля мебельных покупок приходилась на холодильники. Кроме того, люди покупали телевизоры и радиолы. Перевозить в двухтонном фургоне один-единственный

холодильник или телевизор было верхом нерентабельности. И здесь как нельзя более кстати пришлося появление небольших грузовичков УАЗ-451Д, шасси которых практически сразу стало использоваться под всевозможные надстройки и, прежде всего, фургоны различного назначения. Не стал исключением и мебельный. За его производство взялись в Москве на одном из ремонтных заводов.

Задание на разработку технического проекта однотонного автомобиля (типа 4×2) на базе агрегатов выпускаемых машин Ульяновский автозавод получил в виде Постановления Совета

1982

Мебельный фургон на шасси УАЗ-452Д



УАЗ-451Д

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Мосгортрансагентство стало первой в стране организацией по транспортно-экспедиционному обслуживанию населения и организаций



Фургон «Мострансагентства» на шасси ЗИЛ-130

Министров РСФСР от 7.01.1958 г. В этот период полноприводники семейства «450» уже прошли госиспытания, но их серийное производство еще не было освоено. Экономисты подсчитали, что эксплуатация прожорливых внедорожников на поприще малотоннажных внутриобластных перевозок обойдется стране слишком дорого. Дальновидные конструкторы (в первую очередь, ведущий

конструктор проекта «451» Егор Варченко) решили создать новую платформу, лишенную конструктивных недостатков платформы «450». Главным отличием новой платформы стала плоская рама лестничного типа и смещенный назад и вниз относительно передней оси двигатель, что существенно улучшило распределение нагрузки по осям, а следовательно, устойчивость и управляемость автомобиля на дороге. Производство заднеприводного народно-хозяйственного семейства «451» началось в 1961 г.

Мебельный фургон на шасси УАЗ-451Д создали по образу и подобию аналогов на шасси ГАЗов. Деревянный каркас фургона снаружи обшивался листовой сталью, крыша покрывалась фанерой, по которой натягивалась парусина. В верхней части боковых стенок наличествовало по три небольших окошка-иллюминатора. В задней стенке кузова устанавливалась распашная двустворчатая дверь. Внутри для предохранения мебели от повреждений по всему периметру горизонтально подвешивались на крюках полумягкие валики из отходов искусственной цигейки, а сам фургон оснащался комплектом из 10 мягких прокладок для предохранения полированных поверхностей мебели от соприкосновения со стенками кузова. Грузоподъемность в 800 килограммов в сочетании с относительно небольшим объемом



2005

Современный мебельный фургон на шасси
ЗИЛ-5301 «Бычок»

2005

Перевозка мягкой мебели



будки позволяла использовать мебельный фургон с максимальной эффективностью.

Сегодня специализированные мебельные фургоны, в том виде, в котором их привыкли видеть в советское время, не производятся. Причин здесь несколько. Во-первых, новая мебель продается исключительно в разобранном виде. Во-вторых, исчезла система трансагентств, централизованно занимавшихся перевозкой

мебели и вещей и являвшихся основным «потребителем» специализированных фургонов. В-третьих, когда в середине 80-х была запрещена перевозка людей в фургонах, отпала необходимость в изготовлении специальных окошек, откидных мест и даже отсеков для грузчиков. В наши дни так называемые «мебельные» фургоны ничем не отличаются от обычных промтоварных, кроме увеличенного объема за счет высоты крыши.

2007

Мебельный фургон на шасси ГАЗ-3302 «ГАЗель»



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



■ Долгое время едва ли не половину всего мебельного автопарка страны составляли фургоны ГЗМ-954 на шасси ГАЗ-51, производство которых в 1956 г. освоил Горьковский завод торгового машиностроения. Деревянный каркас этого фургона снаружи обшивался листовой сталью, крыша покрывалась фанерой, по которой натягивалась парусина. Внутри для предохранения мебели от повреждений по всему периметру устанавливались в три ряда полумягкие валики. Вдоль крыши внутри кузова были натянуты в три ряда струны, на которых подвешивались мягкие жгуты-прокладки для разделения мебели. В задней стенке имелась двухстворчатая дверь, открывавшаяся до соприкосновения с боковинами, проем двери был равен внутренней ширине и высоте кузова. Для облегчения погрузки в задней части кузова ставили трап с рольгангами, в транспортном положении убирающийся на продольные брусья основания.

■ В 1965 г. на смену ГЗМ-954 пришел мебельный фургон ГЗМ-893А, выпускавшийся на длиннобазном шасси ГАЗ-52А (с 1966 г. это шасси получило обозначение ГАЗ-52-01). Его грузоподъемность составляла все те же две тонны, однако внутренние габариты будки увеличились. Если у ГЗМ-954 они составляли $3540 \times 2100 \times 2100$ мм, то у ГЗМ-893А достигли 3750×2215 (ширина) $\times 2100$ (высота), что позволило увеличить полезный объем фургона с 15 до $17,3 \text{ м}^3$.

■ Немногие знают, что первые бытовые холодильники в России появились еще до революции. В 1901 г. их производство наладили на предприятии под названием «Первое Санкт-Петербургское ледовничество». Основателем и владельцем был Адольф Кренцин. Хладагентом служил обыкновенный насыпной лед. Емкость холодильника составляла 100 л, масса 55 кг. В холодильной камере поддерживалась температура около 7°C .

Перевозка мебели в новую квартиру

■ В СССР серийный выпуск первых компрессионных холодильников ХТЗ-120 начался в 1939 г. на Харьковском тракторном заводе. Емкость камеры составляла 120 л. До начала Великой Отечественной войны было выпущено несколько тысяч единиц. Первый серийный бытовой абсорбционный холодильник полезным объемом 45 л был изготовлен в 1950 г. на московском заводе «Газоаппарат». Этот холодильник так и назывался. В 1954 г. на смену ему пришел холодильник марки «Север» объемом 65 л. Холодильник «Север» потреблял от 1,2 до 3,3 кВтч в сутки, в зависимости от режима работы и окружающей температуры. Минимальная температура стенок испарителя составляла 13°C .

Самые популярные в СССР холодильники «ЗиС»/«ЗиЛ» разрабатывались на Московском автомобильном заводе имени И. В. Сталина под руководством Сергея Михайловича Камишкирцева. В феврале 1951 г. холодильники ЗИС-Москва поступили в торговую сеть Москвы. В 1956 г. их было выпущено 66 230 штук.

■ Первый советский электронный телевизор — легендарный «КВН 49» — начали производить в 1949 г. Его название — первые буквы фамилий разработчиков этого аппарата — В. К. Кенигсона, Н. М. Варшавского и И. А. Nikolaevskogo. Телевизор имел столь маленький экран, что для более-менее комфортного просмотра перед ним устанавливалась специальная линза, которую нужно было наполнять дистиллированной водой.

Производство цветных телевизоров в СССР началось лишь в середине 1967 г. Одним из первых цветных телевизоров стал телеприемник «Минск-1», на смену ему пришел — и долгое время оставался единственным — телевизор марки «Рубин».



Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

**ГАЗ-322133
«ГАЗель»
МАРШРУТНОЕ
ТАКСИ**



ISSN 2222-0490
9 7722223 044772