

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.

Розничная цена: 54,90 грн.



№4

# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



УАЗ-3909

аварийная газовая служба

DeAGOSTINI



# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»  
Выпуск № 4, 2010  
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:  
Светлана Шугаева

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,  
обращайтесь по телефону бесплатной  
горячей линии в России:  
8-800-200-02-01

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 Паблшинг»

Юридический адрес:  
01032, Украина, г. Киев,  
ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор:  
Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров  
и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции,  
обращайтесь по телефону бесплатной  
горячей линии в Украине:  
8-800-500-8-400

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.

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.

Отпечатано в типографии:  
ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 7500 экз.

© ООО «Де Агостини» 2010

ISBN 978-5-9774-0418-1

Дата выхода в России 09.11.2010

Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;  
3–6 (все), 7 (верх) © музей истории ОАО ГАЗ в Нижнем Новгороде;  
7 (низ) частная коллекция;

8–9 © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;  
10–13 (все) частная коллекция; 14 (лев., все) частная коллекция;  
14 (прав., верх) © Фото «ИТАР-ТАСС»; 14 (прав., низ) частная коллекция;  
15: © Фото «ИТАР-ТАСС»;  
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

# 1934

Первый советский пикап ГАЗ-4 грузоподъемностью 500 кг  
пришелся по вкусу всем городским коммунальным службам,  
в том числе и газовой





Еще в начале XIX века, с изобретением газового освещения, в Европе начали строить заводы по перегонке светильного газа из каменного угля.

Вслед за освещением газ начали применять для отопления, приготовления пищи и в термообработке. Как только возникла необходимость подводить газ от хранилищ к жилым домам и предприятиям, появились первые газовые магистрали. А вскоре и служба, которая следила за их исправностью.





# АВТОМОБИЛЬ

## НА СЛУЖБЕ

### *Предтечей нынешней службы газа можно считать хозяйство газового фонарного освещения*

Первые газовые фонари зажглись в Лондоне в 1809 году: ими освещались всего несколько улиц в самом центре города. В Париж газовый свет пришел в 1820 году, в Берлин — спустя еще шесть лет. Интересно, что в столице России Санкт-Петербурге, на Аптекарском острове, изобретение англичанина Уильяма Мэрдока было использовано уже в 1819-м. Там же, в Петербурге, в 1835 году построили первый в Российской империи завод по производству газа мощностью 4,5 млн. кубов в год.

В Москве газовое освещение появилось только в 50-е годы XIX века, причем газ вырабатывался полукустарно на маленьких заводах-котельнях. Так, например, на заднем дворе Малого театра был построен заводик, который обеспечивал освещение главных театров первопрестольной — Большого и Малого. В 1859 году было учреждено «Московское товарищество сжатого переносного газа» с собственным заводом в Сокольниках, на которое и была возложена ответственность за организацию и безопасность газового освещения в зданиях. Выходит, что товарищество и является прообразом современной аварийной службы «04».

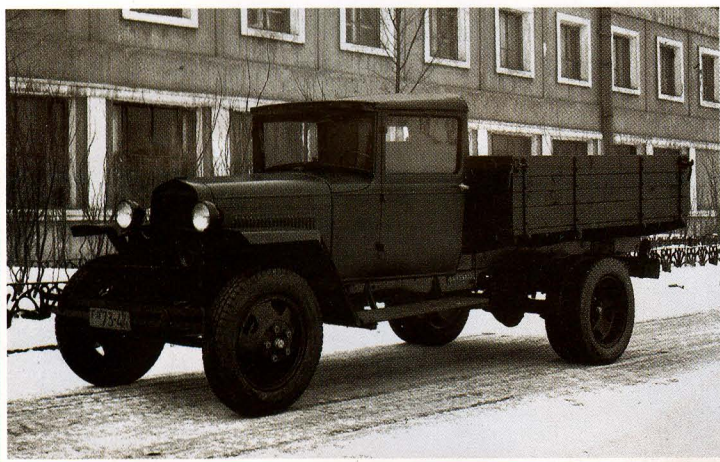
В 1865 году в Москву приходит крупный западный инвестор — англо-голландская компания «Буке и Гольдсмит», которая в тот же год по контракту с городской думой строит в Нижнесусальном переулке «газовый завод громадных размеров, по справедливости причисляемый к образцовым постройкам подобного рода, существующим в Европе, а также сеть подающих газопроводов».

Так в Москве создается новая для города инфраструктура — газоснабжение.

К 1905 году общая протяженность московской газовой сети составляла 320 км. С газового завода (в районе нынешнего Курского вокзала) в сторону центра города тянулись три чугунные магистрали. Первая шла до Красной площади и там расходилась на три потока: в направлении Тверской заставы, в Замоскворечье и к Пречистенке (прямо по территории Кремля). Вторая магистраль доходила до Покровских ворот и опоясывала все Бульварное кольцо. Третья охватывала Садовое кольцо. Работа слесарей-сифонщиков, «мастеров по газу», считалась такой же «созидательной», как строителей или трубочистов. Если им и полагался транспорт, то обычный гужевой.

Специализированный автотранспорт стал поступать в службу газа только в 30-е годы прошлого века — с развитием и усложнением городской сети газоснабжения. Газовые трубы пришли в дома, квартиры, на предприятия. В таких условиях от оперативности аварийной бригады зависели сотни, а иногда и тысячи жизней, целостность строений, сохранность имущества граждан и предприятий. И в немалой степени — общественный порядок.

Служба газа получала автомобили трех типов — пикапы, автобусы и грузовики, все производства Горьковского автозавода имени Молотова, которые дооборудовались в подсобных



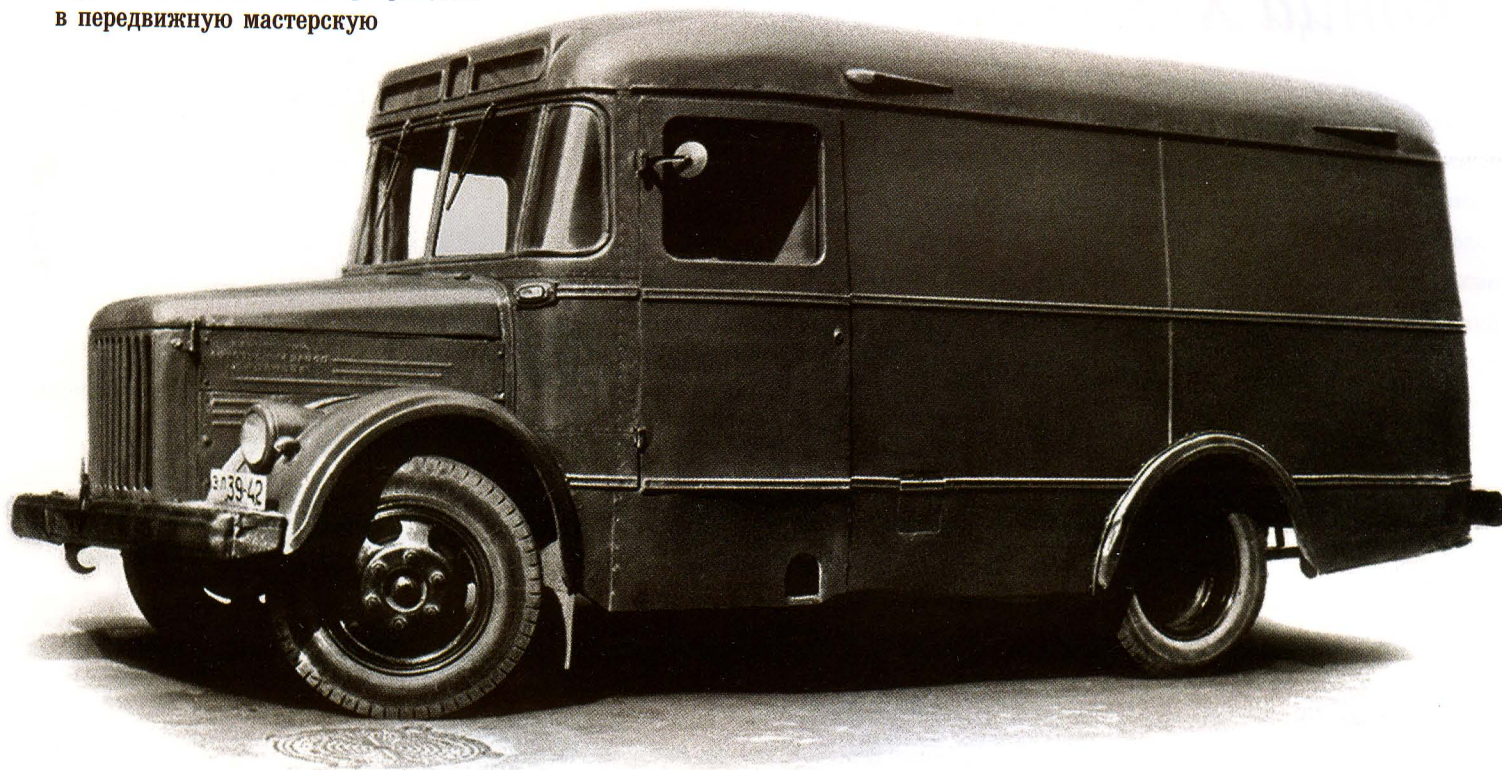
# 1932

Полуторка ГАЗ-АА была универсальной машиной. В отсутствии спецтранспорта ее использовали на аварийных работах



# 1956

Фургон ПАЗ-655 легко превращался  
в передвижную мастерскую

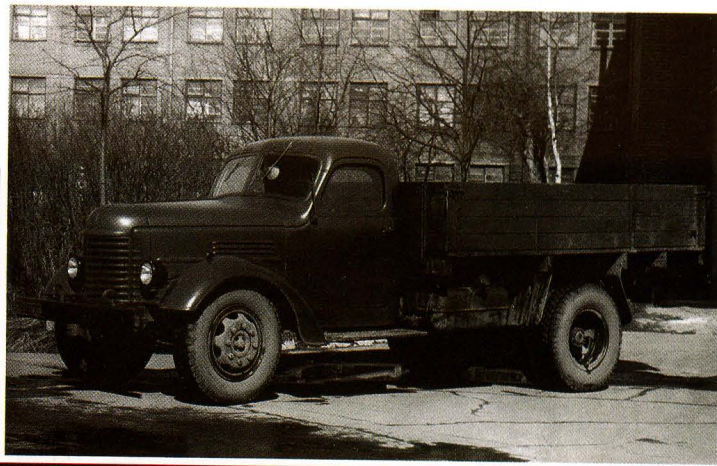


автомастерских. Марку ГАЗ выбрали из соображений практичности. Большая «зисовская» грузоподъемность не требовалась — куда важнее были скорость и маневренность. Легкие пикапы ГАЗ-4 и ГАЗ-415 были своего рода «автомобилями первой помощи». Они могли привезти бригаду из двух рабочих (считая водителя) для устранения штатной неисправности или

локализации утечки. Если авария была крупной, с серьезными последствиями, то вслед за пикапом подтягивался автобус ГАЗ-03-30 с бригадой из восьми-десяти человек и спецоборудованием — мощным трубогибом, развертками и прочим инструментом. Если же на месте требовалась оперативная замена труб и заглушек, то поспевала полуторка с запасными частями.

# 1948

Послевоенные грузовики, такие как ЗИС-150, участвовали в работах по восстановлению газового хозяйства страны





# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

## *Чугунные газовые магистрали верой и правдой служили городу более ста лет — с конца XIX века*

Долгое время в ежедневном укладе службы газа ничего не менялось. Слесари пользовались дедовскими методами: искали утечку газа с помощью куска мыла, по-прежнему считали самым надежным трубогибом чугунные батареи отопления на лестничных клетках. Только автопарк постепенно обновлялся. На смену пикапам пришли фургоны и микроавтобусы Ульяновского автозавода, прозванные за форму кузова «буханками». Большие бригады стали выезжать на автобусах КАВЗ или ПАЗ — прямых наследниках довоенного ГАЗ-03-30. В качестве тяжелого транспорта начали использовать новые модели ГАЗа и ЗИСа. Долгое время у автомобилей службы газа не было никакой отличительной окраски, никаких спецсигналов. Разве что надпись на борту «Служба газа» указывала на специализацию автомобиля. В 1969 году служба газа была отнесена к разряду приоритетных. Она получила свой двузначный экстренный телефонный номер — «04», что ставило ее в один ряд с пожарной охраной, милицией и скорой медицинской помощью. Была стандартизирована и специальная окраска автомобилей: охристо-желтый или оранжевый цвета с красной горизонтальной полосой на бортах. Однако стандарты соблюдались не везде и не всегда. На службе все еще находилось большое количество изношенных, близких к списанию машин, балансовая стоимость которых была ниже стоимости перекрашивания. В этом нет ничего удивительного, так как в глазах чиновников и обывателей работа таких машин была



# 1958

Опытная партия бортовых грузовиков ГАЗ-56 проходила испытания и в коммунальных службах Горьковской области



# 1965

ГАЗ-53А был задействован на доставке газовых баллонов в сельские районы



в основном «стоячей» — пока бригада работает, автомобиль стоит. А раз так, то и менять его на новый нет никакого резона. К концу 80-х годов автомобильный парк службы «04» пришел в упадок. В основном это были дооборудованные бортовые грузовики, списанные с маршрутов автобусы, включая таких «мастодонтов», как ЛиАЗ-677, выдавшие виды «буханки» и «каблучки». Согласно ГОСТу машина службы газа полагался проблесковый маячок с оранжевым рассеивателем, формально не дававший никаких преимуществ перед другими участниками движения, а лишь привлекавший их внимание.

В последнее десятилетие работа газовой службы изменилась кардинально. С уплотнением застройки и усложнением коммуникаций все больше внимания стали уделять газовой безопасности, которая, в свою очередь, зависит не только от профессионализма бригад, но и от их мобильности и оперативности. Автопарк пополнился современными моделями, на базе которых созданы мобильные мастерские, газоанализаторы, транспортеры, траншекопатели, трубоукладчики. Среди них уже немало экономичных автомобилей иностранного производства. Но и старая, заслуженная «буханка» все еще в строю. Решением правительства Москвы аварийной службе «04», ввиду важности решаемых ею задач, были предоставлены синие проблесковые маячки и звуковые сигналы, что фактически приравнивает газовые бригады к спасателям и саперам.

# 1982

Пикап или фургончик «Иж», груженный оборудованием для газосварки, — обычный гость московских дворов 80-х





**АВТОМОБИЛЬ  
НА СЛУЖБЕ**



**УАЗ-3909**



# УАЗ-3909

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Опытный образец цельнометаллического фургона на полноприводном шасси УАЗ-452



История УАЗ-3909 началась более пятидесяти лет назад, в середине прошлого века. Перед Ульяновским автозаводом была поставлена задача построить на только что освоенном полноприводном шасси ГАЗ-69 санитарный автомобиль-летучку для армии, который обладал бы такой же проходимостью и был прост в обслуживании. Ведущим конструктором проекта был назна-

чен Иван Алексеевич Давыдов, а первые дизайнерские опыты проводил уже известный художник из НАМИ Владимир Арямов. Для достижения максимального объема внутреннего пространства была использована автобусная, или вагонная, компоновка. Это позволило разместить в салоне четверо носилок, тогда как ГАЗ-69 мог перевозить только одного лежащего пострадавшего.



# 1956

Первый экспериментальный образец УАЗ-450, созданный дизайнером Владимиром Арямовым



# Простая и серьезная ульяновская «буханка» — незаменимая рабочая машина всех аварийных служб

В 1958 году модель пошла в производство под индексом УАЗ-450. От нее тут же стали «отпочковываться» модификации: цельнометаллический фургон, микроавтобус, бортовой грузовичок и различные спецмашины — настолько универсальным оказалось шасси и настолько востребованным в армии и народном хозяйстве был малый грузовой вездеход. Автомобили комплектовались нижнеклапанным 62-сильным двигателем ГАЗ-М20, расточенным до объема 2,43 л. Спустя три года в серию пошла «городская» заднеприводная версия — УАЗ-451. Выигрыш в собственной массе позволил увеличить ее грузоподъемность до одной тонны. Кроме того, каждый из УАЗов (даже санитарный) мог буксировать на прицепе еще 800 кг груза.

В 1966 году все утилитарное семейство было модернизировано и стало постепенно разрастаться за счет новых модификаций. Прежде всего, новый УАЗ-452 получил верхнеклапанный двигатель, унифицированный с готовящимся к производству «бобиком» УАЗ-469 (эта модель будет запущена в серию только спустя семь лет), новую переднюю панель кузова с трапециевидным вырезом под воздухозаборник вместо прежних «ноздрей», двери на передних петлях. Была доработана система отопления и вентиляции кузова. Важная особенность новых кузовов (при поверхностном сходстве со старыми) состояла в следующем: боковины были не цельноштампованными, а модульными — сваренными из трех секций. Это позволяло легко, прямо

на конвейере, придавать кузову нужную конфигурацию: будь то скорая, фургон, автобус или полуавтобус и полуфургон — достаточно было вварить соответствующую боковую секцию. Но в целом структура шасси не претерпела глобальных изменений. Модельный ряд отличался консерватизмом, использовались проверенные временем решения, не слишком изысканные и не очень комфортные — автомобиль по большому счету так и оставался военным. До конца 70-х на «буханки», «головастики» и «таблетки» — так в народе называли фургоны, грузовики и санитарки УАЗ — устанавливались рычажные амортизаторы по типу ГАЗ-69.

В 80-е годы по всем автозаводам страны прокатилась волна переиндексаций моделей, а точнее приведение их к одному ГОСТу на наименования. Ранее единое семейство УАЗ-452 распалось на цифровые комбинации. Грузовик-«головастик» УАЗ-452Д превратился в УАЗ-3303, скорая-«таблетка» УАЗ-452А — в УАЗ-3962, автобус УАЗ-452В стал называться УАЗ-2206. В 90-е, под натиском куда более современной «Газели», были сняты с производства все заднеприводные модели УАЗ-451. Полный привод оставался приоритетом ульяновской марки.

Появились новые нишевые модели: УАЗ-39094 — грузовичок с двухрядной пятиместной кабиной и укороченной грузовой платформой и УАЗ-3909 — грузопассажирский автобус с пятиместным салоном и отгороженным от него грузовым отсеком.

# 1988

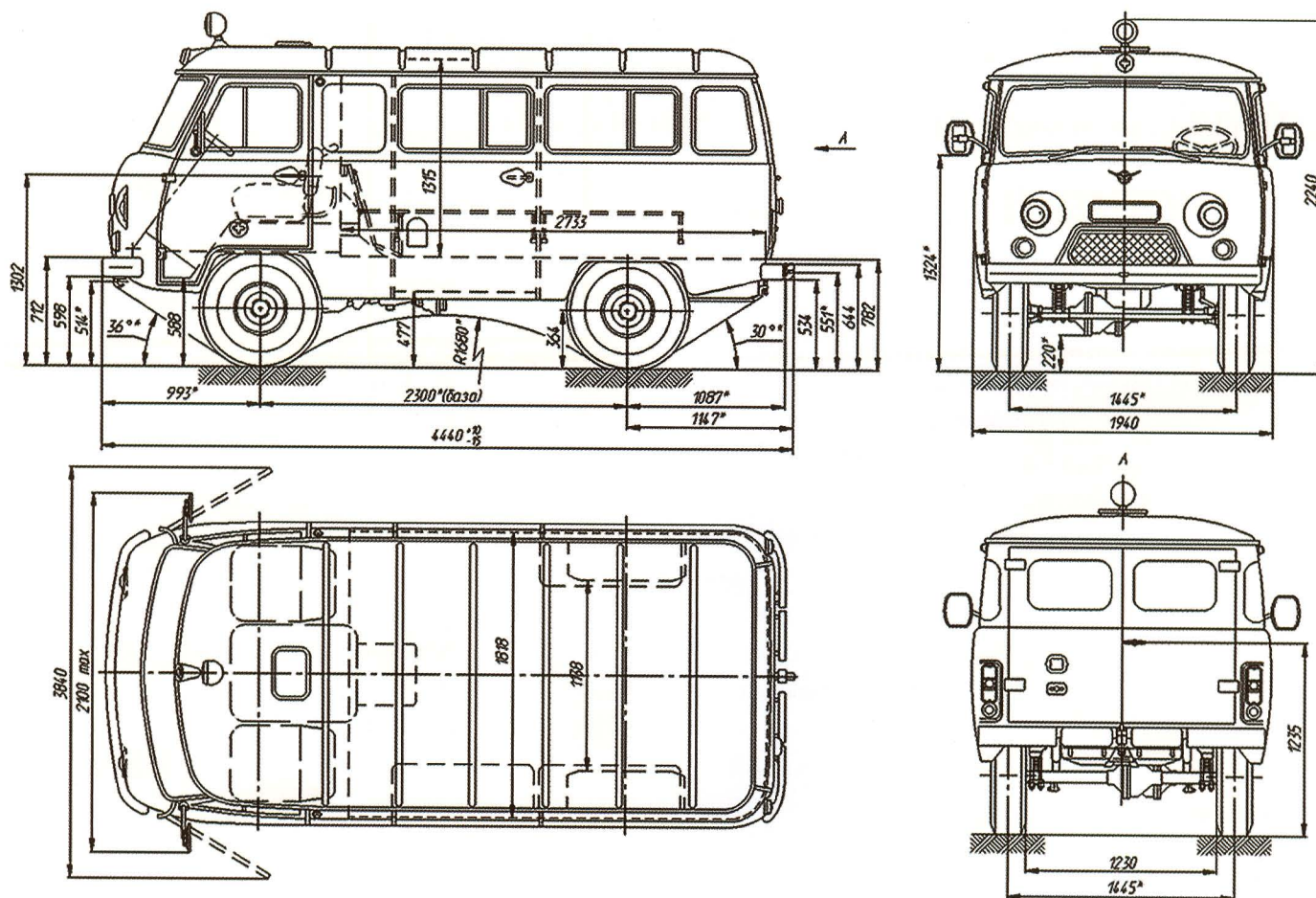
Микроавтобус УАЗ-2206 — следующая ступень эволюции старой модели УАЗ-452В





# АВТОМОБИЛЬ

## ГАЗ-21 И ВАРИАНТЫ



Автомобиль УАЗ-3909 имеет вагонную компоновку. Четырехцилиндровый двигатель расположен над передней ведущей осью. По проходимости автобусы и фургоны УАЗ мало чем уступают «козлоджипу» 469-й модели. Кузов установлен на довольно мощной лонжеронной раме. Различные модификации кузовов отличаются расположением боковых окон и «глухих» металлических панелей. Колесную базу, равную 2300 мм, этот уазик унаследовал от УАЗ-450,

а тот, в свою очередь, от ГАЗ-69, с которым имел общие агрегаты. Салон «буханки» выглядит довольно аскетично. Он поделен на три функциональных отсека: в переднем расположены места водителя и бригадира, в центральном — ряд из трех кресел для остальных членов бригады, в кормовом — контейнер с баллонами для газосварки, автоген, шланги, инструмент, запас труб разной конфигурации и прочий инвентарь.



# 1991

УАЗ-39094 — грузовичок с двухрядной пятиместной кабиной и укороченной грузовой платформой





## ЛЕТУЧКА

Предназначена для оперативной доставки на место аварийной бригады. Комплектуется газоанализаторами, оборудованием для газосварки и резки труб, запасом расходных материалов. Основное требование к летучкам — скорость и маневренность.



## МАСТЕРСКАЯ

Приспособлена не только для доставки бригады, но и для ремонта газового оборудования в полевых условиях. Может оснащаться верстаками, универсальным станком, мощными трубогибами и труборезами, а также отсеком для разогрева пищи.

## ЛЕТУЧКА 4×4

Выполняет тот же объем работы и оснащена по типу городских летучек. Отличается полноприводным шасси. Незаменима в работе на местности, в обслуживании газовых магистралей, проходящих на значительном удалении от шоссейных дорог.

## ТРАНСПОРТНАЯ

Доставляет к месту производства работ необходимый запас труб, задвижки, инструмент, баллоны для газосварки и прочее оборудование. Как правило, в «транспортный цех» отправляют уже отлетавшие свое летучки.





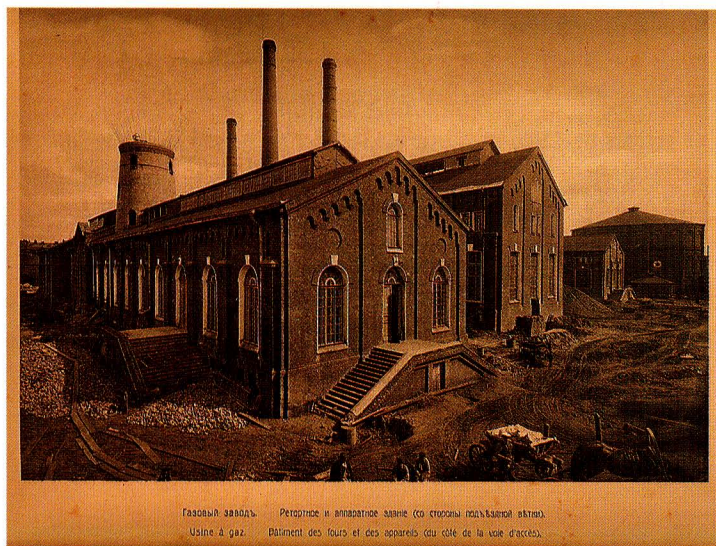
# АВТОМОБИЛЬ

## ФАКТЫ



■ В 1812 году указом императора Александра I титулярный советник Соболевский награжден орденом Святого Владимира четвертой степени «за попечения и труды, с коими произвел в действие устройство термолампа, доселе в России не существовавшего». Термолампы — примитивный газогенератор, установка для перегонки искусственного газа из угля.

■ В 1859-м в Москве учреждено Акционерное общество «Товарищество сжатого переносного газа» — что-то отдаленно напоминающее нынешний «Газпром».



Газовый завод. Петрополь и аппаратура для него (со стороны железной дороги).  
Usine à gaz. Pétrole et appareils pour lui (du côté de la voie d'acier).

■ К 1868 году в Российской империи действуют уже 310 газовых заводов.

■ Из 1082 городов Российской империи к 1910 году уличное освещение имели 886, электрическое было в 74, а газовое — в 35. Во многих городах использовали сразу несколько типов освещения.

■ В 1924-м создан Гелиевый комитет. Начались планомерные поиски газовых месторождений.

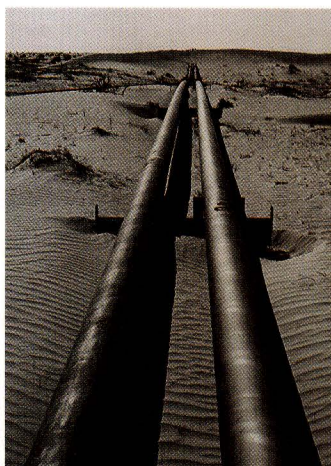
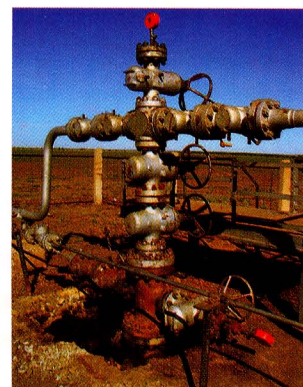
■ В 1931 году в Москве введен в эксплуатацию завод «Нефтегаз». Промышленные предприятия, жилые дома, столовые и лечебные учреждения столицы снабжаются высококалорийным нефтяным газом завода «Нефтегаз» № 1, смешанным с низкокалорийным газом Московского газового завода Моссовета.



■ Промышленная разработка первого в Коми АССР газового месторождения — Седельского — началась в 1942 году.

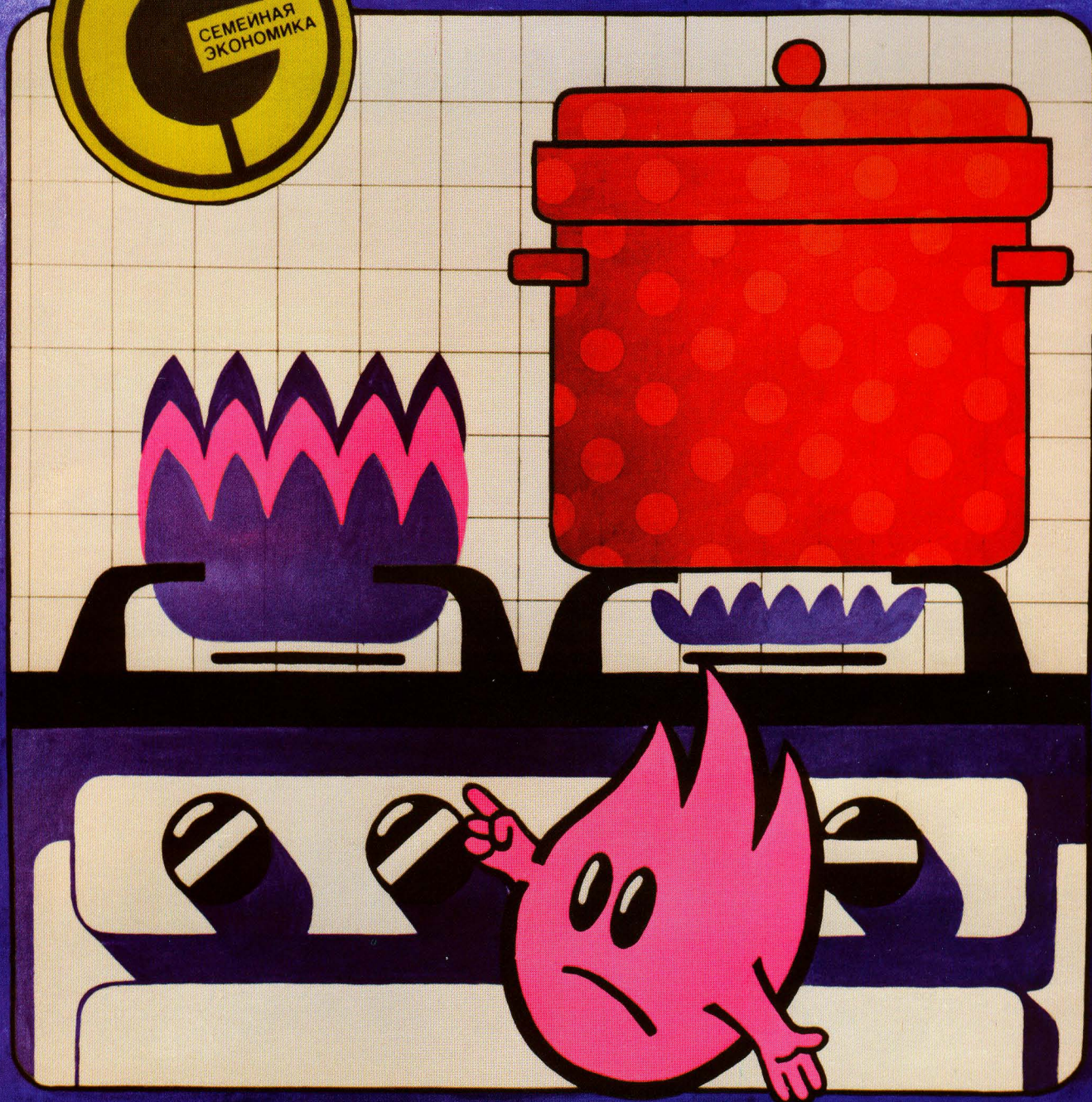
■ В 1943-м в СССР введен в эксплуатацию первый магистральный газопровод Бугуруслан–Похвистнево–Куйбышев.

■ 1950 год считается началом «газовой революции», радикально изменившей топливно-энергетический баланс нашей страны. Открыто уникальное по запасам газа Северо-Ставропольско-Пелагадинское месторождение. На Украине также разведано крупное газовое месторождение — Шебелинское.



■ Учитывая рост объемов поступавшего в столицу природного газа, в 1957 году Исполком Моссовета принял решение о прекращении производства газа в Москве и перепрофилировании заводов на выпуск газового оборудования для жилищно-коммунальных хозяйств, промышленных предприятий и тепловых станций.





# ЭКОНОМЬ ГАЗ!

**ЗАПОМНИТЕ:**

**БОЛЬШОЕ ПЛАМЯ ГОРЕЛКИ НЕ УСКОРЯЕТ ВАРКУ,  
А ЛИШЬ ПРИВОДИТ К ПОВЫШЕННОМУ РАСХОДУ ЭНЕРГИИ.  
КАК ТОЛЬКО ЗАКИПИТ, УМЕНЬШИТЕ ПЛАМЯ!  
ПОЖАЛУЙСТА, СЛЕДИТЕ ЗА ЭТИМ.**



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



# ГАЗ-3302

## ИНКАССАЦИЯ

DeAGOSTINI

