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

№16

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ИЖ-2715
СЛУЖБА БЫТА

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 16, 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 и Дениса Дементьева.

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» 2012
Дата выхода в России: 24.03.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © РИА «Новости»; 4–7: частная коллекция Максима Шелепенкова; 8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»; 10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова; 14: © ИТАР-ТАСС; 15: © Государственный центральный музей современной истории России; последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1971

Зал самообслуживания рижского комбината «Парсла» («Снежинка»)

В представлении людей, заставших «краешек» советских времен, Служба быта ассоциируется с ненавязчивым сервисом, а автомобили с этой службой «пересекаются» в единственной точке: воображение рисует ижевские «каблучки», перевозящие в ремонт и обратно холодильники или телевизоры. Однако пожилые люди еще хорошо помнят, как передвижные парикмахерские, фотоателье и прочие специализированные «будки» колесили по просторам, делая бытовые блага доступными для удаленных районов страны.

В 1965 году в СССР для улучшения бытового обслуживания населения в союзных республиках были образованы специальные министерства

Сегодня трудно представить, что своим появлением Служба быта обязана государственной идеологии, утверждающей, что строящие коммунизм советские люди не должны отвлекаться на решение мелких повседневных проблем. Государство предлагало своим гражданам своеобразную сделку: все бытовые хлопоты и часть домашней работы перекладываются на плечи специализированных учреждений и предприятий, централизованно выполняющих ту или иную работу, а освобожденное от домашней суеты население гармонично развивается, всячески способствуя построению нового общества.

В действительности, в эту концепцию вписывались лишь прачечные и химчистки, а также фабрики-кухни и кулинарии, предлагавшие хозяйкам реальную альтернативу стирке и готовке. Ремонт обуви, бытовой техники (при условии, что таковая имелась) или стрижку граждане также редко пытались осуществлять своими силами. Как бы то ни было, но пафосная позиция государства принесла вполне реальные и, надо заметить, весьма симпатичные плоды.

На рубеже 50–60-х годов жизнь определила основные направления работы в сфере быта: банно-прачечные услуги; ателье по индивидуальному пошиву одежды; фотоуслуги; ремонт обуви, металлоремонт, изготовление ключей; ремонт бытовой техники; ремонт часов.

Безусловно, прачечные, парикмахерские или, например, сапожные мастерские существовали и в старорежимные времена. С точки зрения методики оказания мелких бытовых услуг, государство в середине 60-х не придумало ничего нового. Новизна заключалась в стратегии, выраженной в создании централизованного института. Сейчас реформу подобного масштаба назвали бы «национальным проектом».

До 1965 года, когда в управлении народным хозяйством произошел возврат от введенных в 1957 году совнархозов к министерствам, бытовые услуги осуществлялись учреждениями, подчинявшимися либо республиканским министерствам жилищно-коммунального хозяйства, либо союзам потребительских обществ (Потребкооперция, Центросоюз). При этом уровень подчинения и финансирования был «местечковым». Ни о каком расширении сферы или географии деятельности каждым конкретным предприятием не могло быть и речи. К примеру, если на углу улицы стояла будка сапожника дяди Пети, то этот мастер чинил лишь ту обувь, что приносили ему клиенты — ни больше ни меньше, и никогда ему не пришло бы в голову покидать привычную будку и идти со своим ремеслом «в народ».

В 1965 году все предприятия, работающие в сфере услуг, были переподчинены специально созданным республиканским министерствам бытового обслуживания населения

1965

Автобус-мастерская бытового обслуживания населения БЗ-05 производства Борисовского АРЗ (Беларусь)

Автобус-мастерская бытового обслуживания населения ТА-9Т с передвижной парикмахерской и сапожной мастерской

(сокращенно — МБОН или Минбыт). Централизация позволила вывести финансирование и управление на иной качественный уровень. В крупных городах начали строиться Дома быта, посетители которых могли воспользоваться любой из многочисленных профильных услуг, собранных под одной крышей. При этом сразу же обнаружилась «социально-географическая» несправедливость в отношении жителей сел и маленьких городов. В небольших населенных пунктах невыгодно было строить не только Дома быта или фотоателье, но подчас и обыкновенные парикмахерские. Для того чтобы отремонтировать сапоги или часы, колхозникам приходилось ехать в ближайший райцентр.

И тут Минбыт вспомнил о еще довоенной практике кинопередвижек. В 30-е годы во многие глухие деревни «важнейшее из искусств» доставлялось на специально оборудованных полуторках — с переносным экраном, кинопроектором, а подчас и бензиновым электрогенератором. Позже этот опыт освоили Райпотребсоюзы, организовав «барражирование» по районным глубинкам передвижных лавок, и Управления культуры, обеспечив

1970

Автомастерская АБО-05Р на базе ГАЗ-53А Опытно-механического завода им. А.И. Крючкова (Казахстан) предназначалась для оказания населению парикмахерских услуг

Предприятия бытового обслуживания оказывают целый комплекс услуг, в том числе по ремонту бытовых приборов, химической чистке одежды и стирке белья

гражданам, проживающим в сельской местности, доступ к культурным и образовательным ресурсам с помощью «мобильных» клубов и библиотек. Поскольку в Постановлении от 15 мая 1965 года № 384 «О мерах по улучшению работы предприятий бытового обслуживания населения» особая роль отводилась повышению качества бытового обслуживания на селе, практику доставки услуг к отдаленным потребителям подхватил Минбыт.

Одним из первых передвижные мастерские, оборудованные «залом» для парикмахеров и «мастерской» для ремонта обуви, стал выпускать Тартуский авторемонтный завод №3 Минавтошосдора ЭССР. Сначала это была модель ТА-9Т на шасси ГАЗ-51А, затем ТА-942Т (ГАЗ-53Ф) и ТА-942А (ГАЗ-53А). Удачный опыт эксплуатации этих машин по всему Советскому Союзу позволил расширить их сферу применения и организовать производство подобных бытовых автобусов на различных предприятиях: Броварском заводе торгового машиностроения Укоопсоюза, Борисовском АРЗ Минавтотранса БССР, Оренбургском механическом заводе Минместпрома РСФСР и Опытно-механическом заводе им. Крючкова (Алма-Ата) Минбыта Казахской ССР.

Впоследствии Минбыт в качестве профильных изготовителей передвижных средств бытового обслуживания для всего СССР определил три головных завода: Орджоникидзевский завод технологического оборудования Минбыта РСФСР (с 1966 года), г. Орджоникидзе (ныне Владикавказ); Харьковский завод нестандартного оборудования Минбыта УССР и Опытно-механический завод им. Крючкова Минбыта Казахской ССР. Позже к ним добавили завод «Рязбытоборудование», г. Рязань.

Машины для Службы быта оборудовали и предприятия Цетросоюза: Днепропетровский завод технологического оборудования и Пермский механический завод.

Номенклатура изделий всех заводов была практически полностью унифицирована по общесоюзным техническим требованиям Службы быта. Машины отличались лишь конструкциями кузовов-фургонов. В качестве базы для них использовались шасси ГАЗ-51А, затем ГАЗ-53А и ГАЗ-66.

Однако развитие бытовых услуг в глубинке (собственные Дома быта стали появляться даже в районных городах и поселках городского типа), с одной стороны, и «замыливание» самой идеи передвижек — с другой, привило к тому, что в стране оставалось все меньше и меньше выездных парикмахерских и мастерских срочного ремонта. Автомобили Службы быта все чаще выступали лишь в роли мобильных приемных пунктов,

1972

Передвижной комплексный приемный пункт ХАБО-8 на базе грузового автомобиля ГАЗ-53А

1964

В Тарту (Эстония) стали массово производить специальные автобусы бытового обслуживания населения ТА-942Т для Службы быта

оформляющих заявки и доставляющих нуждающуюся в ремонте собственность граждан в специализированные учреждения и обратно.

В 1980-х годах в роли мобильных пунктов выступали автомобили УАЗ и ИЖ-2715. Поскольку проходимость последних была невелика, то работали они в основном в крупных городах: эти автомобили развозили из приемных пунктов, расположенных в разных районах города, белье в прачечные или технику, нуждающуюся в ремонте, в централизованные мастерские «Рембыттехники», а затем возвращали в пункты приема. К сожалению, со временем Служба быта как централизованный институт прекратила свое существование.

1972

Передвижная мастерская бытовой техники ПМ1-53А, изготовленная на Орджоникидзевском заводе технологического оборудования

РЕМОНТ
БЫТОВОЙ
ТЕХНИКИ

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ИЖ-2715

Передвижные пункты социально-бытового обслуживания предназначены для оказания комплекса социальной помощи и бытовых услуг жителям отдаленных районов

В начале 70-х годов на Ижевском автомобильном заводе разработали собственную конструкцию фургона на базе «Москвича». Принципиальное отличие ижевского фургона от московского «Москвича-434» состояло в том, что у него был значительно увеличен грузовой отсек. В Москве фургон по основным кузовным деталям был унифицирован с выпускаемым грузопассажирским универсалом «Москвич-427», и отличался от него лишь отсутствием второго ряда сидений и дверей, а также остеклением грузового отсека. В результате, при перевозке объемных грузов не всегда удавалось полностью использовать грузоподъемность фургона. Более того, погрузка и разгрузка такой машины доставляла определенные неудобства, так как дотянуться до груза в глубине фургона, стоя около задней двери, было нелегко.

Исправляя недостатки московской машины («Москвич-434» некоторое время выпускался и на автозаводе в Ижевске), в Удмуртии создали новый вариант фургона с увеличенным грузовым отсеком и высокой двухстворчатой задней распашной дверью. Лишенный многих недостатков предшественника, ИЖ-2715 очень скоро стал популярен у транспортников. Форма кузова ИЖ-2715 породила множество прозвищ: «каблучок», «шиньон», «пирожок» и др.

1967

Передвижной комплексный приемный пункт ППБО-02 на базе УАЗ-3301, изготовленный Опытно-механическим заводом им. А. И. Крючкова (Казахстан)

Мастерская РБТМ на базе ИЖ-2715 (для ремонта бытовой техники)

Внутреннее оборудование кузова мастерской РБТМ, предназначенной для ремонта радиотелеаппаратуры

ИЖ-2715 получил широкое распространение в качестве развозного автомобиля Службы быта. Самые обычные серийные машины занимались транспортной работой, например, перевозили белье, а специальные мастерские для ремонта бытовой техники, созданные на базе «каблучка», служили для выезда мастеров на дом.

1972

Передвижная фотолаборатория ХАБО-9 на базе ГАЗ-53А, выпускавшаяся Харьковским заводом нестандартного оборудования

Работники Службы быта, обслуживавшие сельских жителей, могли оперативно отремонтировать технику на дому, а в случае серьезной поломки отвезти ее в городскую стационарную мастерскую

Наиболее распространенной стала мастерская РБТМ, с 1982 года выпускаемая в Рязани, на предприятии «Рязбытоборудование» (позже АО «Рязточприбор») в двух вариантах: для ремонта радиотелеаппаратуры и бытовой техники. Это были своеобразные «летучки» для бригады мастеров из двух человек, оборудованные всем необходимым для ремонта техники на дому, а в случае невозможности производства ремонта в домашних условиях мастера могли забрать телевизор, холодильник или стиральную машину в специализированное ремонтное ателье, благо объемный грузовой отсек машины позволял легко это сделать. Для облегчения процесса погрузки неисправной бытовой техники фургон оборудовался специальной тележкой, передвигающейся по салазкам. В комплектацию машины по ремонту радиотелеаппаратуры входили: чемодан радиомеханика ИРМ-1; универсальный прибор для ремонта черно-белых телевизоров (типа TR-0856/S) и специальный контейнер для перевозки кинескопов. Внутри фургона, над колесными нишами, также монтировались небольшие шкафчики для размещения набора перевозимых запасных частей и деталей к ремонтируемой технике.

В комплект передвижной мастерской для ремонта бытовой техники входил переносной набор инструментов типа ПЧ-1 или ПЧ-2; стеллаж с ящиками для хранения запасных частей и тележка с ремнями-фиксаторами для перевозки холодильников или стиральных машин. Тележку можно было закатить в машину по специальным трапам-направляющим и жестко закрепить внутри машины. Кроме того, в машине имелось еще два ложемента (по бокам от задних дверей) для установки и закрепления бытовой техники при ее транспортировке из дома заказчика в мастерскую. Наибольшее распространение РБТМ получили в городах, так как для эксплуатации в сельской местности они не обладали достаточной проходимостью по грунтовым дорогам. Для труднодоступной местности на рязанском заводе была создана такого же назначения мобильная мастерская РТАМ-969 на базе ЛуАЗ-969М. Луцкий вездеход, в отличие от серийной машины, оснащался жестким верхом, а весь объем кузова за спинками передних сидений занимало оборудование, необходимое для оперативного ремонта бытовой техники на дому. К сожалению, наладить массовый выпуск такой машины не удалось.

1983

Мобильная мастерская РТАМ-969 на базе ЛуАЗ-969М завода «Рязбытоборудование»

Мастерская РБТМ на базе ИЖ-2715
(для ремонта радиотелеаппаратуры)

Потребности Службы быта в мастерских повышенной проходимости с 1969 года удовлетворялись за счет выпуска на Орджоникидзевском заводе технологического оборудования автомобилей АМ1 на базе УАЗ-3301-01. А с 1986 года подобный автомобиль под индексом АС-01 стали делать и в Рязани. Эти машины получились достаточно универсальными, так как оснащались объемным грузовым отсеком, а также дополнительными местами для персонала. Кроме того, они с одинаковым успехом могли применяться как в городах, так и в сельской местности. Конструкция оказалась настолько удачной, что активно эксплуатировалась на всей территории СССР.

Окраска автомобилей Службы быта никак не регламентировалась специальными ГОСТами, поэтому, в принципе, могла быть любой. Обычно на дверцы новой или свежеперекрашенной машины в гараже по трафарету наносили символику Службы быта — переплетенные буквы «С» и «Б». Иногда на борта машин наносили поясняющие надписи, например «Срочный ремонт телевизоров» или «Ремонт бытовой техники».

1986

Передвижной комплексный приемный пункт АС-01А производства завода «Рязбытоборудование»

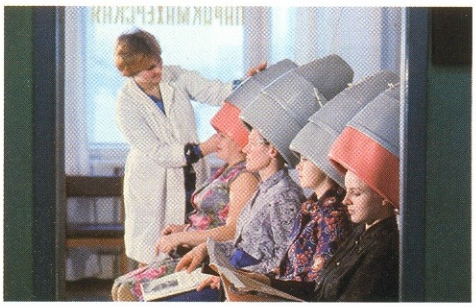
АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ

В 1981 году в Грозном открылся крупнейший в Чечено-Ингушетии дом бытовых услуг. На шести этажах современного здания разместились мастерские, парикмахерские, телевизионное ателье и ателье звукозаписи, цеха по изготовлению верхнего трикотажа. Населению столицы республики оказывается свыше 30 видов разнообразных услуг.

В СССР практически каждая женщина совмещала функции домохозяйки, матери и работницы. Таким образом, на женщину ложилась тройная нагрузка. Решить эту проблему в 50-х годах попробовали через упрощение бытовой сферы: создание сети фабрик-кухонь, столовых, прачечных и т. д. Иллюстрацией к видению этой проблемы может послужить разговор Никсона и Хрущева в 1959 году на американской выставке в Москве. Никсон, указывая Хрущеву на стиральную машину, говорит: «Это самая последняя модель. Вы ее найдете в тысячах новопостроенных домов. Американцы все время стремятся облегчить жизнь своим женщинам». — «У нас нет такого капиталистического подхода к женщинам», — ответил Хрущев.

Идеи общественного быта родились в умах социалистов-утопистов (Т. Мор, Т. Кампанелла, О. Сен-Симон, Р. Оуэн, М. Фурье). Они исходили из того, что в новом обществе все люди будут жить мирно и счастливо, сообща владея природными богатствами и продуктами производства, вместе работая и вместе отдыхая, а материальные блага будут раздаваться каждому по потребностям. Социализм, пытаясь на практике построить «страну Солнца», стоял перед необходимостью изменения существующего быта. Лидеры коммунистической партии придавали большое значение переустройству быта. Последствием этого переустройства должно было быть равноправие, раскрепощение женщины, реконструкция института семьи, обобществление воспитания детей и т. д.



Сельский Дом быта, 1977 год

В 1970 году государственные, кооперативные и общественные предприятия и организации бытового обслуживания оказали населению свыше 450 видов бытовых услуг на сумму свыше 4 миллиардов рублей (в 1960-м — 1,1 миллиарда рублей). В бытовом обслуживании в 1968 году насчитывалось 225,8 тысяч (в 1960-м — 135 тысяч) предприятий и приемных пунктов, где было занято 1,65 миллиона человек. Из производственных (промышленных) видов услуг на долю индивидуального пошива и ремонта одежды в 1967 году приходился 41%, на ремонт сложной бытовой техники — 14,5%, на пошив и ремонт обуви — 14,3%. Среди непроизводственных (непромышленных) видов услуг на первом месте были услуги парикмахерских (54%), затем ремонт и жилищное строительство (21,1%) и фотоуслуги (19,5%).

В Домах быта раньше размещались прачечная и химчистка, парикмахерская и ателье, ремонт часов и бытовых изделий, изготовление ключей и т. д. Предполагалось, что в одном здании, которое находится рядом с домом, человек сможет решить все свои бытовые проблемы. Особой сферой нового быта стало питание. Общественное питание должно было оказать заметное влияние на домашний быт. Однако оно не стало «нормой жизни» в связи с низким качеством пищи в столовых, узким ассортиментом, и, кроме того, питаться в домашних условиях оказывалось все-таки дешевле и приятнее.

За последние 20 лет Служба быта сильно сдала свои позиции. Либерализация экономики негативно сказалась и на бытовых услугах. Сотни тысяч предприятий не вписались в «условия рынка» и вынуждены были закрыться. Особенно трудно пришлось сельской Службе быта. Даже в самые благополучные времена она выживала лишь благодаря дотациям из бюджета.

БОЛЬШЕ ОВОЩЕЙ И ФРУКТОВ-
СОВЕТСКИМ ГОРОДАМ И
ПРОМЫШЛЕННЫМ ЦЕНТРАМ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2223-0440
9 772223 044772 00016

УАЗ-450
ДОСТАВКА ГРУЗОВ

DeAGOSTINI