

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.

Розничная цена: 89,90 грн, 89 900 бел. руб., 1890 тенге



№77

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-53

ЦИСТЕРНА «ЖИВАЯ РЫБА»

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 77, 2014
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 Ядрова

Финансовый директор:

Полина Быстрова

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)
ПН №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем 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, 600001, г. Владимир,
а/я 30, «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. Саваганского, 119

Генеральный директор:

Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной

регистрации печатного СМИ

Государственной регистрационной

службы 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 Агостини»

БЕЛАРУСЬ

Импортёр и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/г

Тел./факс: +375 17 331-94-41

Телефон «горячей линии» в РБ:

+375 17 279-87-87

(пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,

220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КТП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная

цена: 499 руб.

Розничная цена: 89,90 грн.,

89,900 бел. руб., 1890 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: Максим Шеленков

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест

Маркетинг», 08500, Украина,

Киевская область, г. Фастов,

ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 20 400 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2014

Дата выхода в России: 11.10.2014

Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © РИА Новости;

4–6 (ссл), 7 (низ), 10, 11, 12 (низ, центр), 13 (низ): частная

коллекция Максима Шеленкова; 7 (верх): © Чабаненко Игорь/

ИТАР ТАСС; 13 (верх справа): © «Издательский дом Родионова»/

ИТАР ТАСС; 14 (верх): © Александр Рощин/ИТАР ТАСС;

14 (низ): © Интерпресс/Виктор Погонов/ИТАР ТАСС;

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

15: © DioMedia; последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

2008

Аквариум с живой рыбой в супермаркете





Ни для кого не секрет, что рыба очень полезна. В ней содержится масса питательных веществ, необходимых организму. Но есть одно маленькое «но» — желательно, чтобы рыба была свежей или охлажденной. При этом нет никакой гарантии, что под видом охлажденной рыбы не продают размороженную. Именно поэтому многие предпочитают покупать в магазинах только живую рыбу



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



1958

Цистерна для перевозки
живой рыбы АЦЖР-3
на шасси ЗИЛ-164

Торговля живой рыбой — изобретение не сегодняшнего дня, однако отсутствие технических средств для поддержания жизнедеятельности рыбы в специальных емкостях долгое время ограничивало ее распространение. А перевозка на большие расстояния была просто невозможна.

Изменения в лучшую сторону произошли с появлением надежных и мощных грузовиков, на которые монтировалась специальная термоизоляционная цистерна с подводом внутрь кислорода (воздуха). Соблюдая определенные температурные и временные требования, такие цистерны позволяли перевозить живую рыбу на довольно приличные расстояния, приблизив ее к потребителю, главным образом, городскому. Правда, дополнительные издержки

на технику накладывали отпечаток на стоимость таких услуг: живая рыба — товар не из дешевых.

Первые специализированные автомобили для перевозки живой рыбы появились в Советском Союзе еще до войны, на шасси грузовиков ЗИС-5. Эти цистерны в единичных экземплярах изготавливались мастерскими треста «Главрыба» Наркомпищепрома СССР.

В послевоенный период рыбоводство превратилось в государственную и колхозно-совхозную отрасль народного хозяйства. Но мало было вырастить рыбу, ее надо было доставить к потребителю с наименьшими потерями. Постановлением Совета Министров СССР №903 от 14 мая 1954 г. предусматривалось создание



1965

У Мосторгтранса был свой парк специализированных цистерн для перевозки живой рыбы в магазины

Широкое применение при перевозке рыбы получил автомобильный транспорт



Цистерна для перевозки живой рыбы МАЗ-200Д

производственных мощностей по выпуску специализированных автотранспортных средств. Особое внимание уделялось автомобилям для перевозки живой рыбы, что и подтолкнуло производителей активизировать работы по созданию специальных машин этого типа.

Изначально перевозить живую рыбу планировали в сетчатых контейнерах, погруженных в емкости с водой, для подъема которых машина снабжалась небольшим краном с ручным приводом. На автомобили ЗИС-150 должны были устанавливаться цистерны объемом 3500 л, а на полуприцепы с тягачом МАЗ-200В — объемом 11000 л.

Но в реальности вернулись к производству уже проверенных в деле обычных автоцистерн для перевозки живой рыбы, без использования контейнеров. Одним из первых организовал их выпуск на шасси ЗИС-150 Ленинградский машиностроительный завод «Главпродмаш».

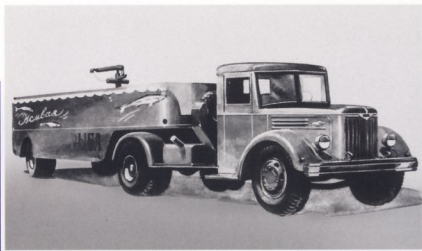
Более мощную цистерну для перевозки живой рыбы спроектировали в 1956 г. на Минском автомобильном заводе, на шасси грузовика МАЗ-200. Машина, получившая наименование МАЗ-200Д, оборудовалась теплоизолированной цистерной на 5000 л с тремя сообщающимися между собой отсеками и могла применяться для перевозки рыбы на значительные расстояния.

При проектировании этой машины учитывалось, что часовое потребление рыбой кислорода составляет 60 мг на 1 кг веса при температуре 4–6°C. Расчет показал, что при растворении кислорода в воде цистерны путем пропускания воздуха через пористые трубки, размещенные на дне цистерны, для обеспечения дыхания 2500 кг карпа средним весом 0,5 кг необходим компрессор производительностью 40 м³/час при потребляемой мощности двигателя 8–10 л.с.

Установка такого компрессора на машине была связана с большими трудностями, прежде всего, из-за его габаритов. Поэтому для насыщения кислородом была применена принудительная циркуляция воды в цистерне с помощью насоса. Протекающая через трубопровод вода насыщалась кислородом, который подавался компрессором. При таком способе подачи кислорода

1954

Автопоезд для перевозки живой рыбы
с цистерной объемом 11000 л



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



Цистерна АЦЖР-3 на шасси полноприводного грузовика ЗИЛ-157К

оказалось вполне достаточно компрессора автомобиля МАЗ-200, на который установили специальный фильтр, очищающий воздух от масла. Установка для насыщения воды кислородом находилась на МАЗ-200Д в нише цистерны с правой стороны, сразу за кабиной водителя. Снаружи она закрывалась большой откидной крышкой. Для поддержания температурного режима — прежде всего, охлаждения воды — предусматривалась принудительная циркуляция ее через лед, находящийся в отдельном бункере. Циркуляция воды регулировалась при помощи специальных вентилей. Для доступа к бункеру со льдом в передней части цистерны имелся небольшой круглый лючок.

В 1956 г. выпуск автоцистерн для перевозки живой рыбы АЦЖР-3 на шасси ЗИЛ-164 наладили на Прилукомском заводе противопожарного оборудования и Варгашинском заводе противопожарного оборудования. Почему выпуском таких цистерн решили расширить производственную программу заводов, специализирующихся на пожарных автомобилях, до сих пор остается загадкой. Тем не менее их выпуск в Прилуках и Варгашах продолжался довольно долго.

Именно конструкция цистерны АЦЖР-3 со временем стала классической для всех последующих советских автомобилей данного назначения. Это была теплоизолированная емкость, разделенная



1985

Цистерна АЦПТ-2,8 на шасси автомобиля ЗИЛ-130

Транспортировка живой рыбы — ответственная технологическая операция



Самодельная цистерна для живой рыбы, установленная в кузове самосвала

на две сообщающиеся секции, каждая из которых сверху имела собственный грузочный люк. Насыщение воды кислородом происходило с помощью штатного автомобильного компрессора через разветвленные воздухопроводы с резиновыми наконечниками. По бокам цистерны крепились ящики для укладки водозаборных шлангов, одновременно являющиеся помостами для доступа к верхним люкам. Все последующие автомобили для перевозки живой рыбы, изготовленные на различных заводах и установленные как на шасси Московского автозавода, так и Горьковского, были разновидностями этой цистерны. Наиболее массовыми в СССР

стали автоцистерны АШПТ-2,8-53А производства Красилковского машиностроительного завода (Хмельницкая обл., Украина). Автомобили-цистерны используются не только для перевозки живой рыбы из водоемов на предприятия торговли и общественного питания, но и для переселения ее из одних водоемов в другие. А так как подъезд к водоемам естественного происхождения порой затруднен отсутствием дорог с твердым покрытием, то для такой работы отечественная промышленность выпускала автоцистерны на шасси автомобилей повышенной проходимости, например ЗИЛ-157. Однако неменяющуюся в течение многих лет конструкцию автоцистерны для перевозки живой рыбы трудно было признать идеальной, в том числе и со стороны экономичности эксплуатации. Дело в том, что рыболовство носит сезонный характер, и какую-то часть года эти машины простаивали. Учитывая данную особенность, поступали предложения выпускать автоцистерны для перевозки живой рыбы на базе полуприцепов, для тягачей типа ЗИЛ-130В1. В этом случае в периоды сезонного сокращения объема перевозок тягачи можно было использовать для буксировки других специализированных полуприцепов, например, для перевозки молока. Но в советское время эту идею так и не успели реализовать, а в постсоветский период объемы перевозок живой рыбы настолько уменьшились, что выгоднее стало использовать небольшие специальные контейнеры с автономными системами жизнеобеспечения, которые перевозятся в кузове обычных изотермических фургонов.

1982

Образцово-показательная цистерна для живой рыбы, представленная на фестивале московских автотранспортников





АЦПТ-2,8-53А

★
АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ



PERESMAYLOV

АЦПТ-2,8-53А

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Цистерна АЦПТ-2,8-53А предназначена для перевозки живой рыбы с мест промысла до торговых точек

Выбор вида транспорта для перевозки живой рыбы напрямую зависит от расстояния между пунктами погрузки-выгрузки, а также наличия водных, шоссейных и железнодорожных магистралей.

Основная часть таких перевозок осуществлялась и осуществляется с помощью специализированного автомобильного транспорта.

Автоцистерна АЦПТ-2,8-53А для перевозки живой рыбы выпускалась Красилевским машиностроительным заводом. На машине устанавливалась металлическая цистерна объемом 2800 л, разделенная волнорезом на два отсека. Через вырез в волнорезе рыба свободно могла перемещаться из одного отсека в другой.

В верхней части цистерны находились две изотермические крышки, герметично закрываемые специальными затяжными запорами. В задней стенке цистерны имелось отверстие диаметром 250 мм, к которому присоединялся специальный шланг для выгрузки рыбы непосредственно в живорыбный садок.

Наполнение цистерны водой осуществлялось за счет вакуума.

Вакуумное устройство состояло из воздухопровода, соединенного с выпускным трубопроводом двигателя автомобиля и заливными горловинами. Загрузка цистерны живой рыбой происходила при помощи пневмоподъемника. Он был соединен с выпускным трубопроводом двигателя автомобиля, на линии которого устанавливались три пробковых крана, жидкостеловитель, мановакуумметр и обратный клапан. С помощью пневмоподъемника загрузка цистерны могла происходить на высоту до 4 м (от зеркала поверхности воды



1978

Цистерна АЦПТ-2,8-53А на шасси грузового автомобиля ГАЗ-53А

1999

Цистерны для перевозки живой рыбы типа
АЦПТ-2,8-53А были самыми
массовыми в СССР



Торговля живой рыбой непосредственно «с колес»

водоема до уровня горловины цистерны), при этом его грузоподъемность достигала 150 кг при рабочем давлении до 6 кг/см². Для ограничения наполнения цистерны водой в горловине переднего отсека устанавливался электроконтакт предельного уровня. Правда, включать и отключать электроконтакт при наличии в цистерне рыбы запрещалось, так как это могло привести к поражению рыбы током и ее гибели. Поэтому вес загруженной в цистерну рыбы обычно определяли по объему вытесненной воды, для чего в заднюю стенку цистерны встраивался указатель уровня воды. После полной загрузки уровень воды должен быть не ниже 30–50 мм от верхней части цистерны.

1982

Цистерны АЦПТ-2,8-53А применялись также
для бестарной перевозки растительного масла



АЦПТ-2,8-53А

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Во время перевозки рыбы воду продувают воздухом, обогащая ее кислородом

Для поддержания жизнедеятельности рыбы вода в цистерне насыщалась кислородом (воздухом), нагнетаемым воздушным компрессором через специальные разветвленные воздуховоды. Недостаток кислорода, так же, как и избыток его, вредно отражался на живучести рыбы; количество кислорода должно примерно равняться 60 мг на 1 кг веса живой рыбы.

Систему воздухопитания необходимо было включать до загрузки рыбы в цистерну, чтобы оценить ее работоспособность (о нормальной работе системы свидетельствует равномерное распределение выходящих пузырьков воздуха по всей длине шлангов). При необходимости воздух, поступающий в цистерну, мог быть подогрет в специальном теплообменнике. На задней стенке цистерны имелся термометр для контроля температуры воды. Температура воды в цистерне должна быть разной в зависимости от времени года. Летом она колеблется в пределах 10–14°С, весной и осенью — от 4 до 6°С, а в зимнее время 1–2°С.

Подогрев воды осуществлялся поступающим в цистерну воздухом, проходившим по змеевику, установленному на глушителе двигателя автомобиля. При отсутствии необходимости подогрева воды воздух из компрессора может поступать в цистерну по другим воздухопроводам, минуя змеевик.

Для защиты живой рыбы от внешнего температурного воздействия основной резервуар цистерны покрывали термоизоляционным материалом, а сверху обшивали листовой сталью.



1986

Цистерна АЦПТ-2,8 на шасси грузовика ГАЗ-53-12



Последнее поколение цистерн для живой рыбы типа АЦПТ-2,8 изготавливалось на-шасси грузовика ЗИЛ-4333



Торговец живой рыбой из Приднестровья

Для того чтобы обеспечить доставку живой (а не мнутой) рыбы, перевозка ее должна быть по возможности максимально быстрой, а при вынужденной остановке в солнечную погоду автомобильную цистерну следовало ставить только в тень. В пути особое внимание необходимо было уделять контролю над нормальной подачей воздуха в цистерну. Через каждые 1,5–2,5 часа нахождения автомобиля в пути следовало делать кратковременные остановки и проверять состояние перевозимой рыбы и работу воздухоподпитательной системы.



2000

Вид сзади на автоцистерну АЦПТ-2,8-53А

АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



Торговля живой рыбой с автомобиля на ярмарке «Агрорусь-2010»

■ Опытные перевозки живой рыбы в разное время года показали, что с повышением температуры воды уменьшается содержание растворимого кислорода и ускоряется обмен веществ в теле рыбы: она становится вялой, окраска ее поверхности бледнеет и рыба погибает. Потребность в кислороде у различных видов не одинаковая: рыба, потребляющая много кислорода, скажем, форель или сиг, гибнет быстрее, чем менее нуждающаяся в кислороде, например карп.

■ Из сборника «Прогулки по Москве»: «Рыбные лавки на Немецком рынке были особая статья. Многопудовые осетры с остройешинами, как иглы, носами; грузные, не в подъем одному человеку, белуги; розово-желтые семги, каких не увидишь и в Архангельске, на их родине. Судак, караси и лещи «пылко-го заморозу» соответствовали здесь крупной птице — гусям и индейкам. В полутемных помещеничках при рыбных лавках стояли большие деревянные чаны с живой рыбой — тут в жуткой тесноте рядом со смиренной подмосковной плотвой извивалась кольцом стерлядь, уроженница Оки или Волги».

■ Часто живую рыбу выгружают из цистерн при помощи сачков через верхние люки. При этом рыбу еще и взвешивают. Это обязательно нужно учитывать, так как продолжительное ожидание и взвешивание рыбы без воды может вызывать гибель наименее выносливых пород.



■ Одной из торговых точек, довольно бойко торгующих живой рыбой в Петербурге, является Торжковский рынок. О том, как доставляется на рынок рыба, рассказывает один из сотрудников торгующей компании: «Карпов везут из Ростовской области в большом количестве (по 3–5 тонн) в Кронштадт. Там на одном из рыбных хозяйств партия, запущенная в водоем, дожидается реализации. Оттуда живой товар по мере надобности доставляют в Петербург. Что касается стерляди, то ее выращивают в Подмоскovie, а форель привозят из Карелии. Рыба более дорогих сортов завозится в небольшом количестве и запускается в аквариум из оргстекла. Поскольку рыба при перевозке получает сильный стресс, в воду добавляется специальный метиленовый раствор, оказывающий успокаивающее воздействие. Кстати, он окрашивает воду в красивый голубой или изумрудный цвет. Никакой специальной подкормки рыба не получает, так как реализуется она, по словам продавца, очень быстро».

Уличная торговля живой рыбой

МИНИСТЕРСТВО РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ С С С Р

ГЛАВРЫБСБЫТ



Икра

ОСЕТРОВЫХ РЫБ-ЗЕРНИСТАЯ И ПАЮСНАЯ.
ВКУСНЫЙ ПИТАТЕЛЬНЫЙ ПРОДУКТ

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

ЗИЛ-133Г1 ПЕРЕВОЗКА ЛОШАДЕЙ



ISSN 2223-0440
00077
9 772223 044772