

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.

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



№78

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ЗИЛ-133Г1
ПЕРЕВОЗКА ЛОШАДЕЙ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 78, 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 Жаркова

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)
ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомен-
дуем 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 Дистрибьюшен
Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
Юридический адрес: 01032, Украина,
г. Киев, ул. Саксаганского, 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 Агостині»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул.Авангардная, 48а, литер 8/к
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 Шелепенков

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: 25.10.2014

1980

Соревнования по конкуру в преддверии летней
Олимпиады в Москве



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;

3, 14 (верх): © РИА Новости; 4–7 (верх, низ), 10–13:
частная коллекция Максима Шелепенкова;

14 (низ): Владимир Филонов/fotoimedia/ИТАР ТАСС

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

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



Перевозка лошадей связана с высоким риском травматизма и может быть причиной развития у животных различных заболеваний, поэтому для них требуется особый транспорт, облегчающий погрузку и выгрузку и обеспечивающий надлежащее санитарное состояние внутренних помещений.



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



2009

Перевозка лошадей в кузове
грузового автомобиля на Кубе

На протяжении многих веков лошадь была обычным средством передвижения. Но и сами лошади нуждались в перевозке — с поля боя, места аварии, затем — на выставки, в фермерские хозяйства и т.д. Как только появились первые грузовые автомобили, их стали применять, в том числе, и для перевозки лошадей. Для этого борта грузовика просто наращивали, а пол устилали соломой или толстым слоем опилок, чтобы лошадь не скользила. На этом специальная подготовка, как правило, заканчивалась. Причем такую картину на дорогах можно было наблюдать в нашей стране даже в конце XX века. Однако перевозить лошадей в открытом бортовом автомобиле допускалось лишь на относительно короткие расстояния, так как переоборудованный грузовик не обеспечивал комфортных

условий перевозки. И, прежде всего, не защищал животных от ветра и осадков, что часто становилось причиной простудных заболеваний — лошади очень боятся сквозняков. И тем более нельзя перевозить их в открытой машине под дождем, и уж точно такой способ не годился для перевозки лучших спортивных особей, предназначенных для участия в крупнейших международных соревнованиях. Для них требовался специальный транспорт, учитывающий многочисленные особенности перевозки живого груза. Безусловно, при перевозке лошадей должны учитываться ветеринарно-санитарные и зоогигиенические нормы: поддерживаться оптимальная температура внутри фургона, соблюдаться режим кормления и водопоя, осуществляться своевременная уборка навоза и др.



2001

Специальный полуприцеп для перевозки
спортивных лошадей

Для перевозки лошадей могут использоваться специально оборудованные грузовики



Междугородний автобус, переоборудованный под перевозку лошадей

В процессе транспортировки лошади должны получать корм и воду в достаточном количестве — это помогает им преодолевать долгий путь без дополнительных стрессов. По сравнению с пребыванием в стационарной конюшне, порции сена в дороге обычно увеличивают в три раза, а вот с овсом лучше повременить, чтобы избежать возможных неполадок с пищеварением.

Лошадь необходимо устанавливать в специально оборудованное стойло с конювязью. Перевозка лошадей требует крепкого снаряжения, чтобы животное ни при каких условиях не получило травму. Все транспортировочное снаряжение должно

плотно прилегать к телу лошади, но так, чтобы не нарушить ее кровообращения.

Автомобили для транспортировки лошадей должны учитывать и некоторые особенности поведения животных в группе. В непосредственной близости друг от друга обычно делают не более двух-трех стойл, так как рядом желательно ставить лошадей только одного пола. В идеальном варианте стойла разных рядов должны быть отделены друг от друга, но если они располагаются друг за другом, то кобыл размещают позади жеребцов.

Также нужно хорошо изучить темперамент перевозимых лошадей — норовистые или агрессивные лошади могут представлять серьезную опасность как для самих себя, так и для других лошадей. Поэтому скакунов должен сопровождать персонал, имеющий возможность наблюдать за ними в пути. Для сдерживания и умиротворения агрессивных животных обычно применяют медикаментозные средства. Желательно, чтобы лошадей в дороге сопровождал ветеринар, способный оказать им в случае необходимости первую медицинскую помощь.

Как это ни странно, но лишь «Олимпиада-80» подвигла отечественную промышленность на разработку специализированных автомобилей для перевозки лошадей (с учетом вышеперечисленных особенностей транспортировки). Занялось этим Главное конструкторское бюро по ремонтным мастерским и кузовам, расположенное в чувашском городе Шумерле, а изготовление фургонов поручили Курганскому автобусному заводу.

2001

Импортный автопоезд для перевозки спортивных лошадей



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

2005



Специальный автопоезд для перевозки лошадей конной милиции

Но специализированные фургоны, выпущенные малым тиражом к Олимпиаде, не могли удовлетворить потребностей огромной страны в таком виде транспорта. Помимо спортивных лошадей, в приличном транспорте нуждались цирковые и театральные лошади, лошади трюковых организаций, работающих при киностудиях, поэтому у фургонов модели 5982 появились многочисленные двойники, выполненные различными организациями. Иногда получалось очень похоже — например, как у Черниговского предприятия «Кинотехпром», изготовившего фургоны на шасси ЗИЛ-133ГЯ для киностудии «Грузия-фильм».

К сожалению, следует констатировать, что ничего более достойного, чем фургон модели 5982, в советское время создано не было. С развалом Советского Союза многие организации на свой страх и риск взялись за разработку фургонов для перевозки лошадей, чтобы хоть как-то компенсировать их нехватку. Такие работы обычно выполнялись по индивидуальным заказам и ограничивались, в лучшем случае, всего несколькими построенными экземплярами.

Здесь стоит отметить Козловский комбинат автофургонов, который на волне конверсии военного производства взялся за производство фургона «Пегас». «Пегас» базировался на шасси



1993

Полуприцеп «Пегас» для перевозки лошадей
(производство Козловского комбината автофургонов)

Транспортировка лошадей — это огромная ответственность



Фургон для перевозки лошадей производства белорусского «Белкоммунмаша»

полуприцепа ЧМЗАП-99061 и предназначался для работы с тягачом КАМАЗ-5410.

Определенных успехов в деле производства фургонов для перевозки лошадей добился Завод автофургонов «Энергия» из Санкт-Петербурга — на счету этого предприятия несколько удачно выполненных проектов. Среди современных предприятий, занимающихся этой темой, можно отметить ООО «Автомеханический завод» из России, «Белкоммунмаш» из Беларуси, «ИнтерКарго-Трак» и «АВ Сплав» из Украины.

Пробовали предложить собственные конструкции Нефтекамский автомобильный завод (модель НЕФАЗ-8937 «Акбузат») и белорусская «МАЗ-Купава» (модель «Купава» 813253-20).

Изготовление нового фургона для перевозки лошадей, даже на отечественном предприятии, обходится «в копеечку» — индивидуальный заказ всегда дороже серийной продукции. Поэтому отечественные потребители чаще всего предпочитают либо переоборудовать в коневозки подходящие машины и автобусы, либо покупать за рубежом бывшие в употреблении специализированные автомобили. Чаще всего это машины, рассчитанные на 2–8, реже 12 голов. Частные владельцы лошадей и вовсе ограничиваются небольшими импортными специальными прицепами к легковым автомобилям, на одну и две головы.

Современные автомобили-фургоны для перевозки лошадей, как правило, имеют усиленное шасси с пневмоподвеской для смягчения толчков от неровностей дороги и более комфортного пребывания животных в кузове. Кстати, именно по этой причине часто в коневозки переоборудуются вышедшие из употребления по основной специальности междугородние автобусы — они изначально имеют в своей подвеске пневморессоры.

Для внутренней отделки кузова применяются специальные легкомоющиеся обивочные материалы, которые, с одной стороны, предохраняют животных от ударов и толчков во время пути, а с другой — помогают поддерживать пространство фургона в чистоте. Пол фургона выполнен из материала с противоскользящим покрытием. Для контроля за животными используется видеонаблюдение.



2003

Фургон для перевозки лошадей
от Завода автофургонов «Энергия»





АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ЗИЛ-133Г1



PERESHIYALOV

ЗИЛ-133Г1

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

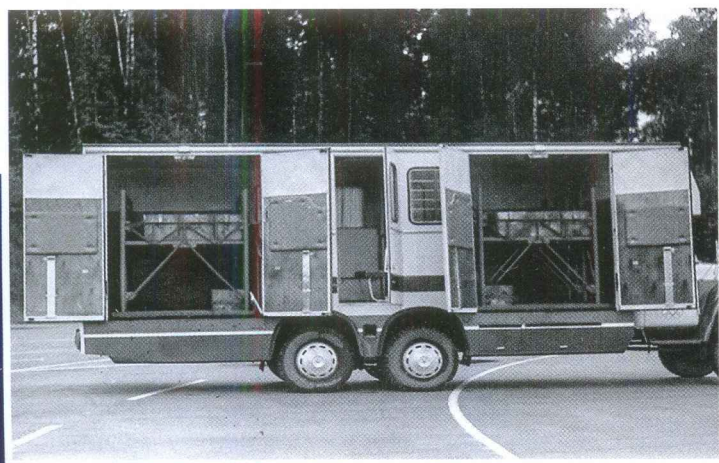
К «Олимпиаде-80» Шумерлинское ГСКБ разработало фургон мод. 5982, предназначенный для перевозки лошадей

Проведение Олимпиады — серьезное испытание для любого государства. Спортивные соревнования такого уровня требуют определенной подготовки, и главное — соответствия общепринятому мировому уровню. Это касается самого широкого спектра вопросов, в том числе транспортного обеспечения, не только самих спортсменов, но и спортивного инвентаря.

Так получилось, что до «Олимпиады-80» в СССР никогда серьезно не задумывались о транспорте для перевозки спортивных лошадей, поэтому начинать пришлось буквально с нуля.

Разработку олимпийских фургонов для перевозки спортивных лошадей поручили Шумерлинскому ГСКБ по ремонтным мастерским и кузовам. Цельнометаллический кузов модели 5982 монтировался на шасси ЗИЛ-133Г1 грузоподъемностью 8 т. Фургон был рассчитан на перевозку шести животных среднего размера (вес каждой принят за 500 кг) или четырех крупных.

Так как масса даже полностью снаряженного фургона оказывалась меньше полной массы, на которую было рассчитано базовое шасси, то подвеска шасси ЗИЛ-133Г1 была существенно доработана для обеспечения плавности хода автомобиля. Из заднего пакета рессор были изъяты три листа и установлены дополнительные амортизаторы от ЗИЛ-130. Вопреки распространенному мнению, более грузоподъемное 10-тонное шасси ЗИЛ-133Г2 для постройки фургонов модели 5982 не применялось (по причине небольшой



1980

Через открытые двери хорошо видны внутренние отсеки фургона



Олимпийский фургон
для перевозки спортивных
лошадей (модель 5982)

нагрузки и необходимости доводки шасси для обеспечения плавности хода).

Кузов имел три застекленных отсека: передний и задний предназначались для лошадей, а средний — для сопровождающих лиц (конюха, ветеринарного врача и тренера). Средний отсек сообщался с отделениями для перевозки лошадей посредством раздвижных окон, через которые сопровождающие лица могли наблюдать за животными во время поездки.

В салоне имелось два спальных места, расположенных друг над другом, откидной столик, а также отделения для мелкого инвентаря и аптечки. Также предусматривались поперечины для укладки седел. Изотермический кузов оборудовался автономным бензиновым отопителем, с помощью которого можно было поддерживать оптимальную температуру даже в холодное время года.

Отделения для лошадей в стандартном варианте имели по три стойла с шарнирно закрепленными перегородками, которые поворачивались (а при необходимости — снимались или представлялись) при погрузке и выгрузке лошадей. Каждое стойло по периметру обивалось мягким материалом, что надежно защищало лошадь от ударов и возможных толчков в дороге.

Особое внимание уделялось комфорту перевозимых лошадей, чтобы по возможности снизить транспортный стресс. В кузове



1980

Партия готовых автофургонов модели 5982
на Курганском автобусном заводе

ЗИЛ-133Г1

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

В фургон лошади попадали по выдвигающимся из-под кузова трапам

имелась приточная вентиляция, не создающая сквозняков, в стойлах устанавливались съемные кормушки и поилки, в торцах кузова находились специальные приемники для стока отходов жизнедеятельности лошадей.

Для погрузки и выгрузки лошадей каждый грузовой отсек имел свой трап. Опушенный на землю, он образовывал наклонную под углом 20° площадку, а при транспортировке оба трапа задвигались под пол кузова и там закреплялись.

Над крышей кабины водителя и под полом кузова были предусмотрены отсеки для фуража общей вместимостью около 300 кг. Кроме того, имелся запас воды на 150 л. Для загрузки верхнего отсека (через боковой люк) в комплект машины входила складная лестница, в транспортном положении закрепленная на задней стенке фургона с внутренней стороны.

«Конюшня» на колесах имела внушительные габариты (длина машины 10,2 м, ширина 2,58 м, высота 3,46 м) и выделялась в транспортном потоке необычно яркой «олимпийской окраской», специально разработанной для данного фургона художественной комиссией Минавтопрома. Из-за огромных габаритов и специфического груза, требующего особой осторожности при перевозке, максимальная скорость движения фургона ограничивалась 60 км/ч.

Первый опытный образец фургона модели 5982 изготовили на Курганском автобусном заводе весной 1978 г. Эта машина проходила всесторонние испытания, в том числе на Дмитровском автополигоне НАМИ. Производство первой партии фургонов

1980

Автофургон модели 5982 производства Курганского автобусного завода



1987

Фургон, изготовленный для киностудии «Грузия-фильм» черниговским предприятием «Кинотехпром»



Фургон модели 5982

для «Олимпиады-80» планировали начать в 1978-м, но по разным причинам, в частности, из-за работ, связанных с доработкой машины, сделать этого не удалось. Первая опытно-промышленная партия из 15 фургонов модели 5982 была изготовлена только в 1979 г., а в 1980-м построили еще 5 коневозок.

В XII пятилетке по дополнительному заказу было изготовлено еще 12 фургонов мод. 59821 на шасси ЗИЛ-133ГЯ, так как применявшееся ранее шасси ЗИЛ-133Г1 к этому времени уже было снято с производства. Всего выпустили 32 серийных автофургона.

1987

Фургон для перевозки лошадей
(киностудия «Грузия-фильм»)



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ

Конная милиция патрулирует парковую зону



■ Перевозка спортивных лошадей воздушным транспортом целесообразна лишь на большие расстояния. В настоящее время для этой цели имеются специальные самолеты с соответствующим оборудованием и большими по размерам дверями. При перевозке по воздуху необходима специальная экипировка лошадей, предупреждающая травмирования во время взлета и посадки. В самолете поддерживают оптимальную температуру воздуха во избежание перегрева или простуды лошадей. Целесообразно давать животным успокаивающие средства. Погрузку производят за 30–40 минут до взлета. В полете около лошадей все время должен находиться дежурный.

■ Спортивные лошади должны быть вакцинированы перед отправкой: в течение последних 6 месяцев — против

гриппа, не более 12 месяцев — против сибирской язвы и дерматофитозов (кроме

случаев, когда инструкция по применению вакцины не предусматривает иного); исследованы на сеп, ИНАН и случную болезнь с отрицательным результатом. Исследования проводятся с интервалом в 6 месяцев.

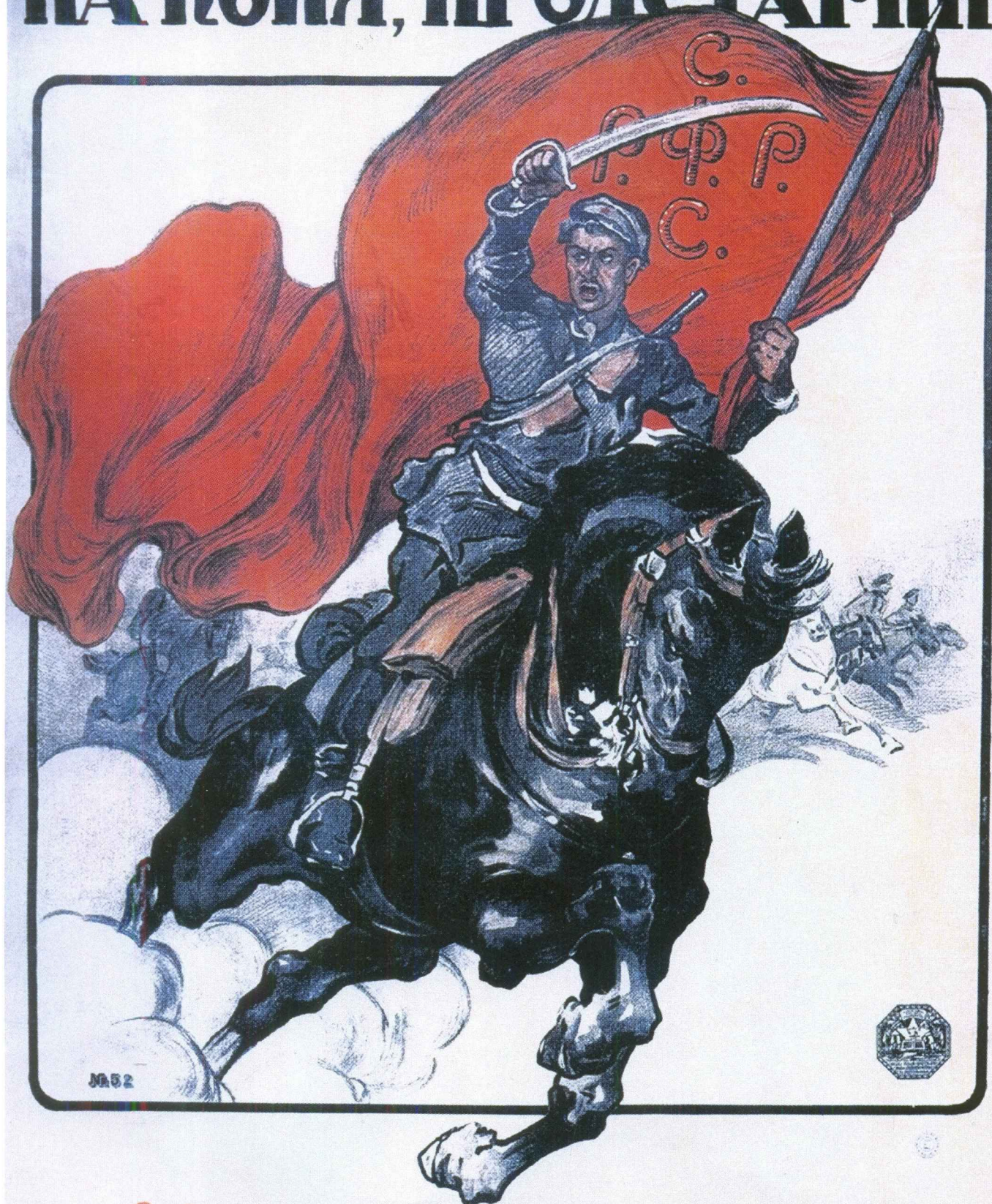
■ Спортивными лошадьми считаются лошади, принадлежащие членам Федерации конного спорта России (ФКСР) и имеющие паспорт спортивной лошади, выданный ФКСР. А также рысистые, скаковые и полукровные лошади, имеющие паспорт Всероссийского научно-исследовательского института коневодства (ВНИИК).

■ В день отправки лошади должны быть накормлены не менее чем за 2 часа до погрузки. Очень важно, чтобы лошадь во время длительной транспортировки ела и пила вволю. На протяжении всей поездки необходимо делать остановки каждые 6–8 часов, чтобы размять лошадь, так как ее ноги устают амортизировать движение транспортного средства.



Погрузка лошадей конной милиции в специальный автомобиль

НА КОНЯ, ПРОЛЕТАРИЙ!



*Рабочая революция должна создать
могущественную красную конницу.
Коммунист должен стать кавалеристом.*

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-66
ГОРНОСПАСАТЕЛЬНЫЙ

