

ГЗСА-3711 (53А)

ПОЧТАЛЬОН ЭПОХИ ЗАСТОЯ



Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена 1199 руб.
Бесплатная доставка на gruzoviki.modimio.ru



Наши АВТОБУСЫ



ВСЕ АВТОБУСЫ
ЮНОСТИ

на modimio.ru



А на чём катался ты?

ГЗСА-3711 (53А)

ПОЧТАЛЬОН ЭПОХИ ЗАСТОЯ

Легендарные грузовики СССР

Выпуск № 25

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых
коммуникаций

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС 77-76492 от 02.08.2019 г.
Выходит раз в две недели

**УЧРЕДИТЕЛЬ, ИЗДАТЕЛЬ,
РЕДАКЦИЯ: ООО «МОДИМИО»**

**АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ, ИЗДАТЕЛЯ,
РЕДАКЦИИ:**

Россия, 156001, г. Кострома,
ул. Костромская, д. 99, пом. 9,
тел. 8-800-505-43-83
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор: А.Д. Меньшиков

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

ООО «Бурда Дистрибьюшен
Сервисиз». Тел. 8 (495) 797-45-60

Рекомендуемая

розничная цена: 1199 руб.

Заказ 12076

Тираж: 5245 экз.

Дата выхода: 10 августа 2020 г.

Неотъемлемой частью журнала
является приложение — модель
автомобиля в масштабе 1:43

Редакция оставляет за собой право
изменять последовательность
номеров и их содержание

Фото и иллюстрации предоставлены:
ООО «МОДИМИО»

Отпечатано в типографии:

ЗАО «Линия График Кострома»

Юр. адрес: 156019, г. Кострома,
ул. П. Щербины, 9а

© 2018 ООО «МОДИМИО»

12+

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий
выпуск коллекции



4-6

ПРОФЕССИЯ СО СТАЖЕМ

В почтовом деле, где четкость и слаженность системы значит очень многое, автомобили быстро проявили свои лучшие качества, такие как скорость, надежность, низкие эксплуатационные расходы. Уже к началу 30-х годов XX века автомобили вытеснили гужевые повозки в крупных городах, а в предвоенные годы почтовые машины работали уже практически повсеместно.



8-9

СВОИМИ СИЛАМИ



10-11

ЕВРОПЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО

ПРОФЕССИЯ СО СТАЖЕМ

✓ Почтовый фургон на шасси грузового автомобиля ГАЗ-53-12.



В ПОЧТОВОМ ДЕЛЕ, ГДЕ ЧЕТКОСТЬ И СЛАЖЕННОСТЬ СИСТЕМЫ ЗНАЧИТ ОЧЕНЬ МНОГОЕ, АВТОМОБИЛИ БЫСТРО ПРОЯВИЛИ СВОИ ЛУЧШИЕ КАЧЕСТВА, ТАКИЕ КАК СКОРОСТЬ, НАДЕЖНОСТЬ, НИЗКИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ. УЖЕ К НАЧАЛУ 30-х ГОДОВ XX ВЕКА АВТОМОБИЛИ ВЫТЕСНИЛИ ГУЖЕВЫЕ ПОВОЗКИ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ, А В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ ПОЧТОВЫЕ МАШИНЫ РАБОТАЛИ УЖЕ ПРАКТИЧЕСКИ ПОВСЕМЕСТНО.

Специализированные автомобили-фургоны для почтовой службы в Советском Союзе стали изготавливать только в пятидесятые годы прошлого века. До этого местные почтамты просто приспосабливали для своих нужд имеющиеся в наличии автомобили. Чаще всего обычные бортовые грузовики, кузов которых накрывался жестким верхом для защиты корреспонденции от непогоды и чужих взглядов.

В столице такие машины изготавливала экспериментальная мастерская Московского почтамта, а в Ленинграде — мастерские службы перевозки почты Ленинградского городского производственно-технического управления почтовой связи. Иногда встречались примеры промышленного изготовления почтовых фургонов. Например, Тартуский авторемонтный завод № 3 (Эстония) в 1963 году освоил выпуск фургонов ТА-9С с кузовом вагонного типа на шасси грузовиков ГАЗ-51А. Отличительной чертой всех почтовых автомобилей того времени становится надпись «Почта» и наклонная белая полоса вдоль кузова.

Предприятием общесоюзного значения, занимающимся в том числе и изготовлением почтовых фургонов, с 1966 года становится Горьковский завод специализированных автомобилей (ГЗСА). Первым делом здесь организовали выпуск почтовых фургонов ГЗСА-947 повышенной проходимости на полноприводном шасси армейского типа ГАЗ-66. Кстати, выпуск подобного фургона модели 3718, также на шасси ГАЗ-66, в 1975 году был организован и на Козельском механическом заводе (в то время закрытое предприятие п/я В-2259). В этих машинах очень нуждались районы с плохой дорожной сетью, которая в период распутицы часто становилась непреодолимой для автомобилей других типов. А почта и корреспонденция даже в самые отдаленные уголки страны должна была поступать вовремя!

Следующим почтовым фургоном, освоенным на Горьковском заводе специализированных автомобилей в 1967 году, стал ГЗСА-948 грузоподъемностью 2000 кг на шасси грузовика ГАЗ-52-01. Он предназначался для перевозки печатной продукции и письменной корреспонденции по внутригородским маршрутам. А для пригородных,



Почтовый фургон на шасси автомобиля ГАЗ-53-12 на службе «Укрпочта» (Украина) в транспортном потоке.

межрайонных и внутриуловых трактов предназначался почтовый фургон ГЗСА-949 грузоподъемностью 3250 кг на шасси грузового автомобиля ГАЗ-53А.

Несмотря на разнообразие выпускаемых почтовых фургонов как по назначению, так и по эксплуатационным свойствам, их годовой выпуск оставался очень малым и суммарно достигал всего четырех сотен в год. В масштабах такой страны, как СССР, этого явно было недостаточно. Но и увеличить их выпуск не удавалось. Тот же Горьковский завод специализированных автомобилей помимо почтовых фургонов производил еще промтоварные, изотермические и мебельные фургоны для всей страны.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

В 1965 году в состав Министерства автомобильной промышленности, которому был подчинен ГЗСА, вошло новое предприятие — Каспийский машиностроительный завод. Это предприятие, основанное как судоремонтно-техническая станция, долгое время занималось обслуживанием траулерного флота Каспийского рыбокомбината. Но по мере снижения объемов добычи рыбы происходило постепенное сокращение траулерного флота, и, соответственно, сокращались масштабы ремонта. Руководство судоремонтно-технической станции стало изыскивать новые виды деятельности и взялось за изготовление кузовов-фургонов для грузовиков ГАЗ и ЗИЛ. Это решение предопределило дальнейшую судьбу станции, переименованную по такому случаю в 1963 году в Каспийский машиностроительный завод. Здесь начался выпуск более серьезной продукции — автолавок КАВЗ-664 на шасси грузовиков ГАЗ-53.



Почтовый фургон ГЗСА-3711 1982-1984 годов выпуска с распашной задней дверью.





 Передвижное отделение связи ГЗСА-731.

В 1966 году Министерство автомобильной промышленности СССР озадачилось серийным выпуском передвижных отделений связи, которые предназначались для обслуживания городских новостроек и населенных пунктов, где еще не было стационарных отделений связи, а также удаленных животноводческих ферм и полевых станций в летний период. Для обслуживания населения у машины ГЗСА-731 на шасси ГАЗ-66-01 сбоку обустроивалось приемное окно (в транспортном положении закрывалось ставней), а к окну приставлялся помост с небольшой лесенкой (в походном положении они крепились к борту кузова).

Одновременно на заводе проводили большую реконструкцию, призванную значительно расширить производственные возможности предприятия по выпуску фургонов, а главное, улучшить применяемые технологии. Обновленному заводу в Министерстве автомобильной промышленности решили поручить производство почтовых фургонов.

В 1972 году на Каспийском машиностроительном заводе освоили производство почтовых фургонов ГЗСА-3712 на шасси ГАЗ-52-01, а в 1974 году — почтовых фургонов ГЗСА-3711 на шасси ГАЗ-53А. Почтовый фургон ГЗСА-3712 являлся аналогом выпускаемого ранее фургона ГЗСА-948, а фургон ГЗСА-3711 — аналогом ГЗСА-949. То есть самых массовых моделей почтовых фургонов, выпускаемых ранее в Горьком. По префиксу в названии новых моделей нетрудно догадаться, что их конструкция также была разработана на Горьковском заводе специализированных автомобилей, который имел богатый опыт проектирования подобной продукции в отличие от каспийского завода.

ОСОБЕННОСТИ ПРОФЕССИИ

Кузова почтовых машин ГЗСА-3712 и ГЗСА-3711, которые в 70–80-х годах являлись самыми массовыми почтовыми фургонами в стране, отличались от обычных промтоварных фургонов наличием остекления в боковинах кузова. Они предназначались для естественного освещения внутреннего пространства в дневное время и облегчения проведения погрузочно-разгрузочных работ. Сзади у почтовых фургонов изначально устанавливалась двустворчатая раздвижная(!) дверь со специальным замком-стопором. Такая конструкция двери обуславливалась особенностью работы почтовых машин, которым для погрузки и разгрузки на сортировочных станциях требовалось подъезжать вплотную к вагонам и раздаточным окнам.

В кузове почтовых фургонов предусматривались два места для сопровождающих почтовые отправления — на откидных полумягких сиденьях. Сопровождающим предписывалось выдавать и принимать почтовые отправления и корреспонденцию на сортировочных станциях и в отделениях

связи, а также следить за их сохранностью в пути и местах погрузки-разгрузки. Поэтому кузова почтовых автомобилей дополнительно имели внутреннее электрическое освещение и вентиляцию, звуковую сигнализацию для экстренной связи кузова с кабиной водителя, а также сигнал «открытых дверей». Для удобства попадания сопровождающих в кузов фургона сзади устанавливалась убирающаяся подножка (лестница).

НЕИЗБЕЖНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

В 1981–1982 годах на Каспийском машиностроительном заводе начался выпуск доработанных почтовых фургонов ГЗСА-37111 и ГЗСА-37121 с несколько увеличенной грузоподъемностью. Скорее всего, увеличение грузоподъемности произошло за счет отказа от раздвижных задних дверей (и, соответственно, двойной стенки кузова, в проем которой эти двери сдвигались) с заменой их обычными распашными дверьми. Правда, сами двери сделали небольшими, чтобы в открытом виде они не перекрывали обзор водителя назад, при подаче к раздаточным окнам. В результате модернизации грузоподъемность фургона ГЗСА-37121 на шасси ГАЗ-52-01 возросла до 2,1 тонны, а фургона ГЗСА-37111 на шасси ГАЗ-53А — до 3,35 тонны.

В 1984 году в связи с началом поставок модернизированных шасси ГАЗ-53-12 в Каспийске вместо фургона ГЗСА-37111 начался выпуск фургона ГЗСА-37112. Его конструкция претерпела некоторые изменения — в частности они касались остекления кузова и системы его вентиляции. Эти доработки были направлены на уменьшение себестоимости изготовления фургонов.

С появлением в производственной программе Горьковского автозавода нового шасси ГАЗ-3307 почтовые фургоны в Каспийске стали ставиться на него. Такая машина получила наименование «мод. 37112–01», уже без префикса ГЗСА, так как адаптация кузова на новое шасси происходила уже силами Каспийского машиностроительного завода.

Поскольку проектирование новой машины пришлось на начало 90-х годов, когда перестали действовать прежние советские стандарты, а предприятиям была дана большая свобода действий, конструкцию почтового фургона мод. 37112–01 заметно упростили по сравнению с предшественниками. Так, с почтового кузова полностью убрали остекление, а внутри — дополнительные места для сопровождающего персонала. Внешне такой кузов стал похож на обычный промтоварный фургон. Впрочем, и сам производитель не скрывал этого: в рекламных проспектах того времени указывалось, что почтовый фургон мод. 37112–01 мог использоваться и как обычный фургон общего назначения. Предприятию, чтобы компенсировать падающие объемы производства, приходилось таким образом искать новых потребителей для своей продукции. В результате упрощения конструкции и снижения массы кузова-фургона грузоподъемность мод. 37112–01 удалось поднять до 4025 кг, при этом полная масса машины составила 7800 кг.

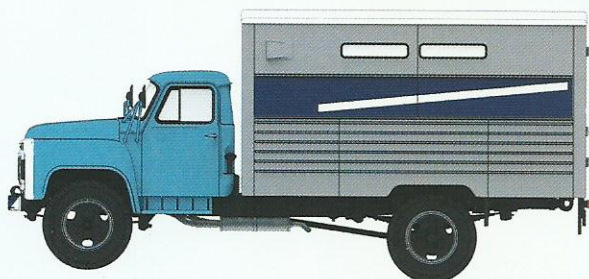
ВАРИАНТЫ ОКРАСКИ ГЗСА-3711



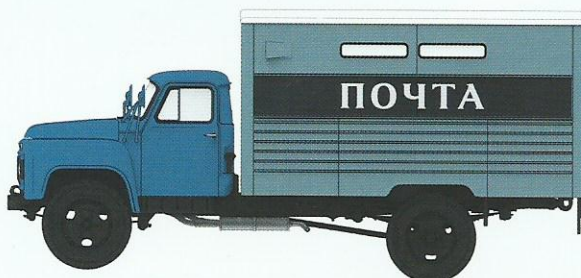
Заводской вариант окраски фургона ГЗСА-3711 ранних выпусков.



Окраска фургона ГЗСА-3711, принятая для почтовых машин в Ивановской области.



Окраска фургона ГЗСА-3711, принятая для почтовых фургонов в Московской области.



Заводской вариант окраски фургона ГЗСА-3711 поздних лет выпуска.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ПОЧТОВЫЙ ФУРГОН ГЗСА-3711

Почтовый фургон ГЗСА-3711 на шасси грузовика ГАЗ-53А — специализированное транспортное средство, предназначенное для перевозки почтовых отправлений.

Кузов — цельнометаллический, имел заднюю сдвижную двухстворчатую дверь. Окна кузова снабжены внутренними решетками. Внутри кузова установлены два откидных сиденья. Связь с кабиной осуществлялась звуковой сигнализацией, имелся сигнал открытых дверей.

- ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ автофургона, мм — 6525x2470x3000

- ВНУТРЕННИЕ РАЗМЕРЫ КУЗОВА, мм — 3500x2230x1850

- ПОГРУЗОЧНАЯ ВЫСОТА, мм — 1100

- ОБЪЕМ КУЗОВА, м³ — 8,8

- ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ, кг — 3000

- МАССА, кг:
 - в снаряженном состоянии — 3800
 - полная — 7400

- БАЗОВОЕ ШАССИ — ГАЗ-53А

- МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ — 80 км/ч

- КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км — 24

- ДВИГАТЕЛЬ — ЗМЗ-53, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, V-образный, верхнеклапанный
 - рабочий объем, л — 4,25
 - мощность, л.с. — 115 при 3200 об/мин

- МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ, кгс.м — 29 при 2000–2200 об/мин

- СЦЕПЛЕНИЕ — однодисковое, сухое

- КОРОБКА ПЕРЕДАЧ — четырехступенчатая, с синхронизаторами на III и IV передачах

- ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА — одинарная, гипоидная

- РАЗМЕР ШИН — 240–508 (8,25–20)



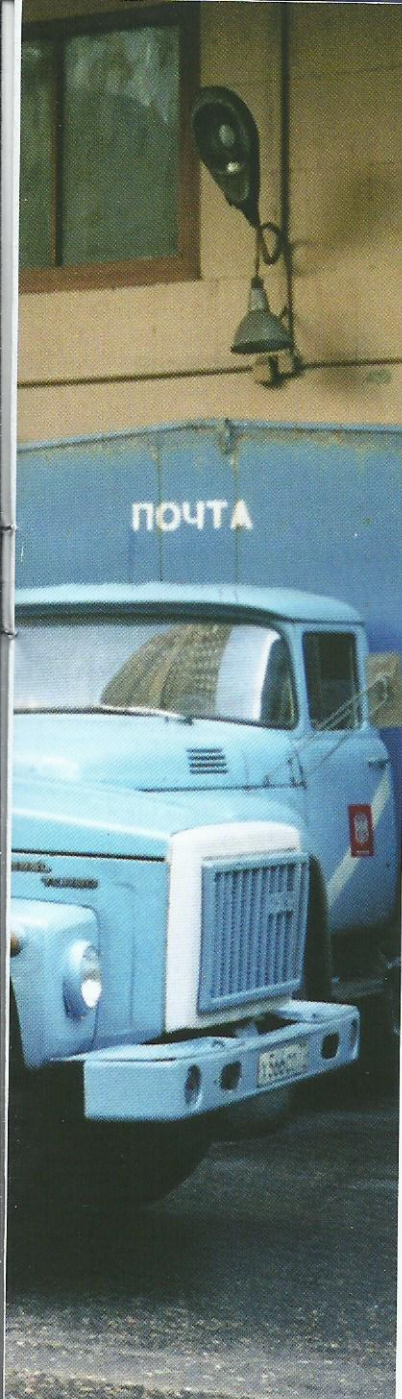
СВОИМИ СИЛАМИ

НЕСМОТРЯ НА ПОПЫТКИ ГОСУДАРСТВА ОРГАНИЗОВАТЬ МАССОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО ПОЧТОВЫХ ФУРГОНОВ ДЛЯ ПОТРЕБНОСТЕЙ ВСЕЙ СТРАНЫ, ПОЧТОВОЕ ВЕДОМСТВО ВСЕ РАВНО ПОСТОЯННО ИСПЫТЫВАЛО ДЕФИЦИТ В АВТОМОБИЛЯХ И ВЫНУЖДЕНО БЫЛО ПРИСПОСАБЛИВАТЬ ДЛЯ ЭТИХ ЦЕЛЕЙ ПОДХОДЯЩИЕ ГРУЗОВИКИ И ФУРГОНЫ. ОСОБЕННО СИТУАЦИЯ ОСЛОЖНИЛАСЬ В 90-е ГОДЫ, КОГДА НАРУШИЛИСЬ КООПЕРАЦИОННЫЕ СВЯЗИ.

Московский фургон
на шасси ГАЗ-4301
на почтовой
сортировочной станции.

Почтовый фургон
на шасси ГАЗ-3307 у почтамта
в Санкт-Петербурге.

Почтовый фургон
«Белпочта»
на шасси ГАЗ-3307
в Минске (Беларусь).



В девяностые годы на улицах российских городов, включая столицу, всё чаще стали появляться почтовые фургоны местного производства. Чаще всего это были обычные промтоварные фургоны с кузовами, окрашенными в «фирменный» почтовый синий цвет, и с белой наклонной полосой.

Московский почтамт в то время пытался самостоятельно изготавливать фургоны с помощью собственной экспериментальной мастерской. Необходимо отметить, что мастерская всегда делала почтовые фургоны для Москвы, но в 90-е годы эта зависимость лишь усилилась. Конструкцию фургонов заметно упростили, а вместо прежних грузовиков ГАЗ-52 и ГАЗ-53 стали использовать более «тяжеловесные» шасси ГАЗ-4301 и ЗИЛ-431410.

В Санкт-Петербурге для почтовых нужд заказали автофургоны на местном авторемонтном заводе № 2 (СПАРЗ № 2), выросшем когда-то из автобусных кузовных мастерских Автотранспортного управления Ленсовета (АТУЛ). Отличительной чертой фургонов этого предприятия были борта кузова, сваренные из профилированного металли-

ческого листа и внешне чем-то напоминающие морские контейнеры.

В разное время в новейшей истории Российской Федерации к производству почтовых фургонов привлекались Московский завод специализированных автомобилей (МЗСА, бывший Московский кузовной завод) и компания «Мосдизайнмаш». По заданию ФГУП «Почта России» передвижные почтовые отделения связи ПОПС-3302 мод.270101 на шасси ГАЗ-33027 и ПОПС-3308 мод.473069 на шасси ГАЗ-33081 изготавливало ОАО «Комбинат автомобильных фургонов» (Чувашская Республика).

Не менее остро ситуация с почтовыми грузовиками ощущалась и в бывших союзных республиках. Там тоже решали проблему дефицита специализированных почтовых грузовиков собственными силами. Так, в Республике Беларусь производство почтовых фургонов доверили столичному предприятию «МАЗ-Кулава», а на Украине к производству почтовых фургонов привлекли черкасскую компанию «ИнтерКаргоТрак».

ЕВРОПЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО

✓ Почтовый фургон модели 370121
на шасси Mercedes-Benz.



В СЕРЕДИНЕ 2000-х ГОДОВ КОМПАНИЯ «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР АВТОМОБИЛИ РУС» (РОССИЙСКОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО КОНЦЕРНА) ОСУЩЕСТВИЛА ПОСТАВКУ ДВУХ СОТЕН АВТОМОБИЛЕЙ MERCEDES-BENZ SPRINTER И VARIO ДЛЯ ФГУП «ПОЧТА РОССИИ». ЗАКУПАЯ АВТОМОБИЛИ ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА, «ПОЧТА РОССИИ» ПРЕЖДЕ ВСЕГО ДЕЛАЛА СТАВКУ НА ИХ НАДЕЖНОСТЬ И ДОЛГОВЕЧНОСТЬ, ЧТО ЖИЗНЕННО НЕОБХОДИМО ДЛЯ РЕГУЛЯРНОЙ ПЕРЕВОЗКИ БОЛЬШИХ ОБЪЕМОВ ПОЧТОВЫХ ОТПРАВЛЕНИЙ.

К этому времени фургоны Mercedes-Benz Vario 814D уже выпускались полтора десятка лет и заслужили репутацию надежных и долговечных машин во всем мире. Недаром немецкая почта широко использовала фургоны Mercedes-Benz Vario для своих нужд.

Для Российской Федерации Mercedes-Benz Vario были поставлены в двух различных модификациях — цельнометаллические фургоны и грузовые шасси с установленными на них кузовами-фургонами. Вторые были частично оборудованы гидрофицированными подъемными бортами. Они предназначались для погрузки и разгрузки контейнеров с почтовой корреспонденцией там, где не было специально приспособленных для этого дебаркадеров. Причем на Vario устанавливались гидроборта особой конструкции — так называемые «слайдеры», которые в сложенном состоянии размещались под рамой автомобиля и не мешали производить погрузочно-разгрузочные работы, если в грузоподъемном борте не было необходимости.

Кузова-фургоны моделей 370120 и 370121 (с гидробортом) на шасси Mercedes-Benz Vario были смонтированы на Московском заводе специализированных автомобилей (МЗСА) из комплектующих и по технологиям ведущих европейских производителей. Для их изготовления использовались сверхлегкие и долговечные алюминиевые панели. Импортные комплектующие и современные технологии гарантировали высокое качество изготовления кузовов и их длительную эксплуатацию. Грузоподъемность почтовых фургонов Mercedes-Benz Vario составляла 3900 кг.

Для МЗСА заказ «Почты России» стал предметом особой гордости, так как право производства почтовых фургонов на шасси Mercedes-Benz заводом было получено в жесткой конкурсной борьбе. Причем на заводе осуществляли не только изготовле-



Почтовый Mercedes-Benz Vario 814D в Нижнем Новгороде.



Помимо почтовых фургонов Mercedes-Benz Vario с кузовами МЗСА моделей 370120 и 370121 в 2006 году в небольшом количестве были закуплены цельнометаллические фургоны Mercedes-Benz Vario 814D. Они хоть и имели кузов чуть меньшего объема, зато были лучше приспособлены для городской развозки почты в отделения связи. Эти машины были замечены в Москве и Нижнем Новгороде.

ние этих фургонов и их установку на шасси, но и гарантировали полное послепродажное обслуживание, включая ремонт и полное восстановление кузовов, пострадавших в авариях при эксплуатации.

Нетрудно заметить, что по своим характеристикам новые фургоны должны были прийти на смену аналогичным почтовым машинам на шасси ГАЗ, некоторые из которых эксплуатировались ещё с советского времени. Почтовые фургоны Mercedes-Benz Vario использовались для перевозки почтовых отправлений в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде.



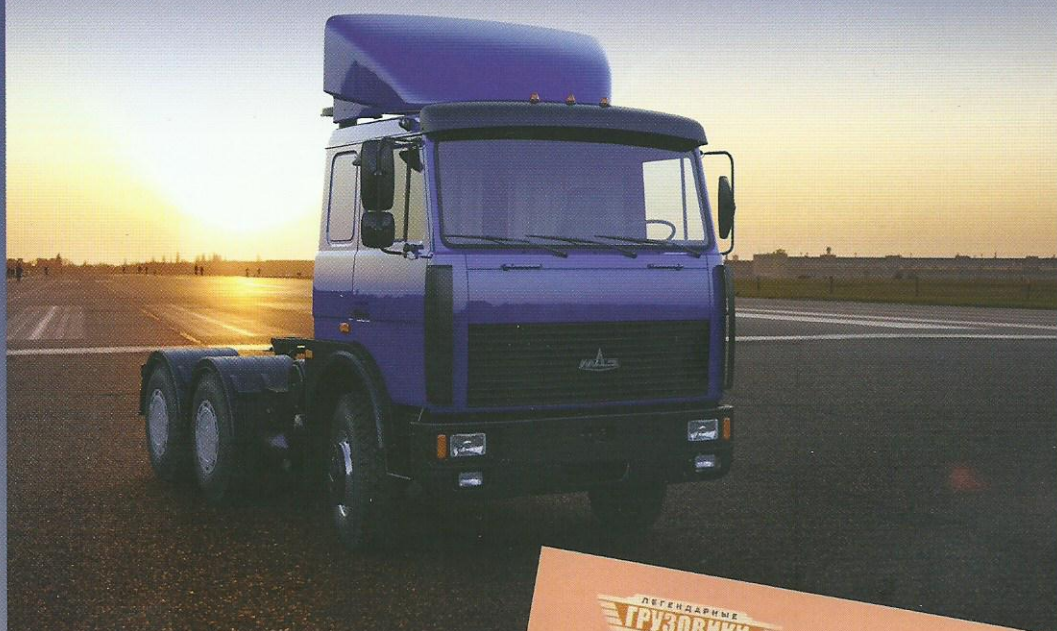
Почтовый фургон модели 370121 в Нижнем Новгороде.

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ:**



МАЗ-6422

СТРЕМЛЕНИЕ К ЛУЧШЕМУ

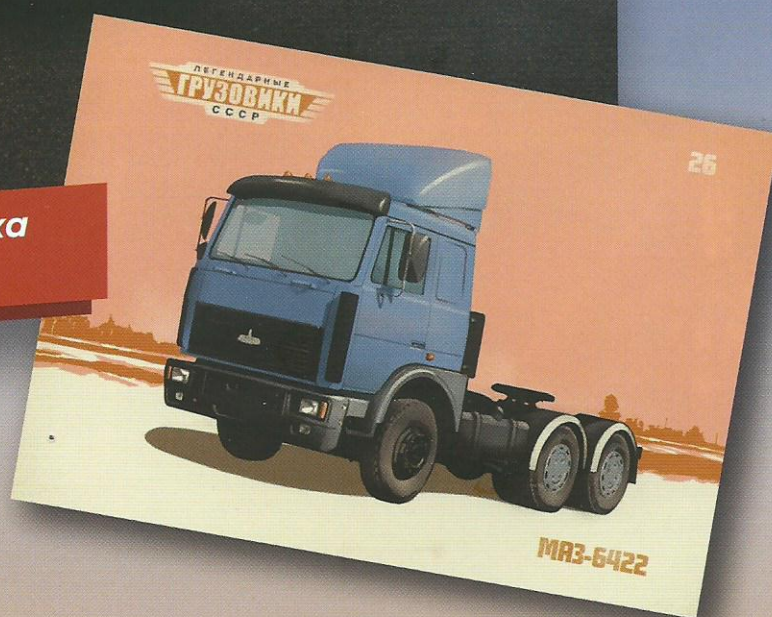


**Оригинальная открытка
в каждом номере!**

Узнавайте новости первыми!



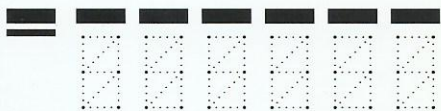
[gruzoviki.modimio](https://gruzoviki.modimio.ru)



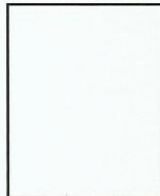
Бесплатная доставка на gruzoviki.modimio.ru



ГАЗА-3711 (53А)



Индекс предприятия связи места назначения



Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес
отправителя

Тираж 5245