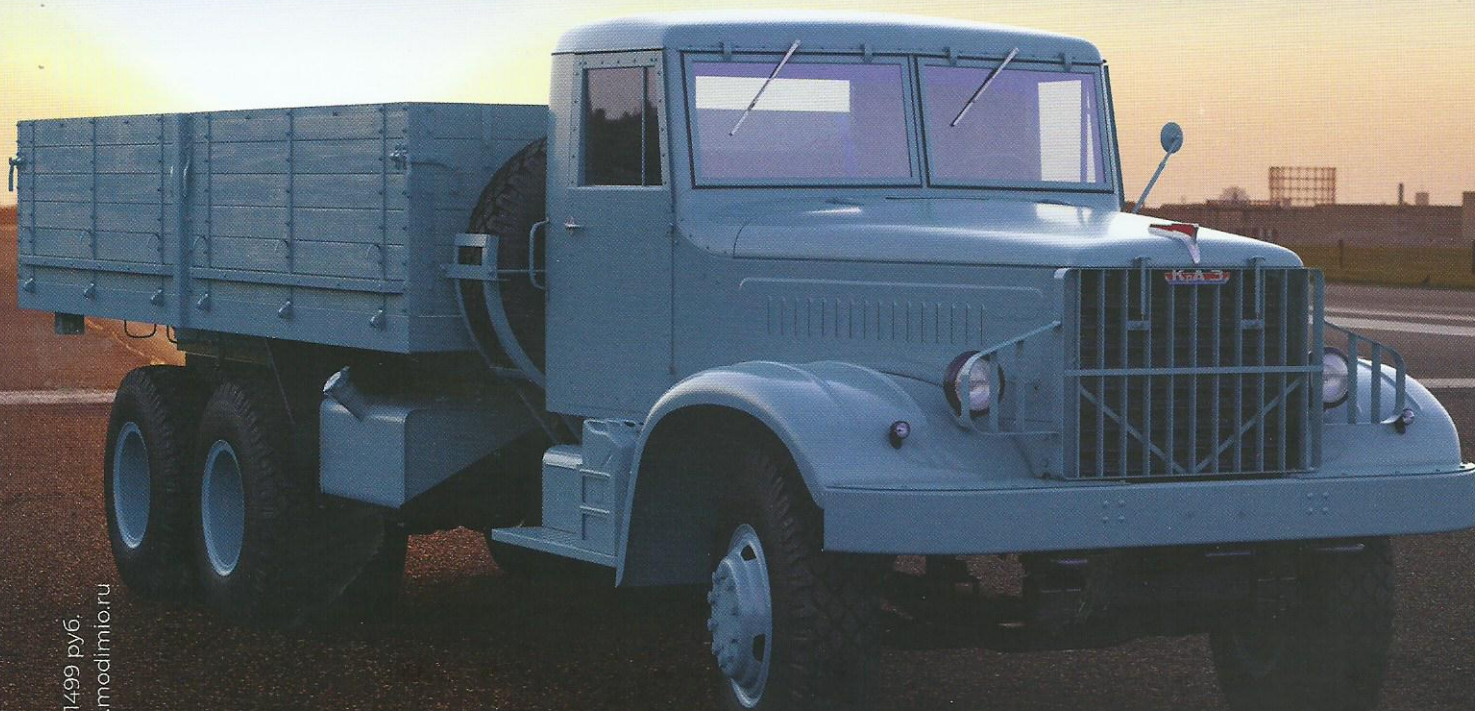


КРАЗ-257

СТОЙКИЙ ГОЛИАФ



Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена 1499 руб.
Бесплатная доставка на gruzoviki.modimio.ru

**Почему американский HARLEY-DAVIDSON WLA
попал в серию «Наши мотоциклы»?**

Читайте в свежем выпуске!



КРАЗ-257

СТОЙКИЙ ГОЛИАФ

Легендарные грузовики СССР
Выпуск № 67

Средство массовой информации
«Легендарные грузовики СССР»
зарегистрировано Федеральной
службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций,
реестровая запись 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 «Модимио» www.modimio.ru/b2b
ООО «Бурда Дистрибьюшен
Сервисиз». Тел. 8 (495) 797-45-60

Цена: 1499 руб.

Заказ: 14633 Тираж: 4305 экз.

Дата выхода: 8 августа 2022 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

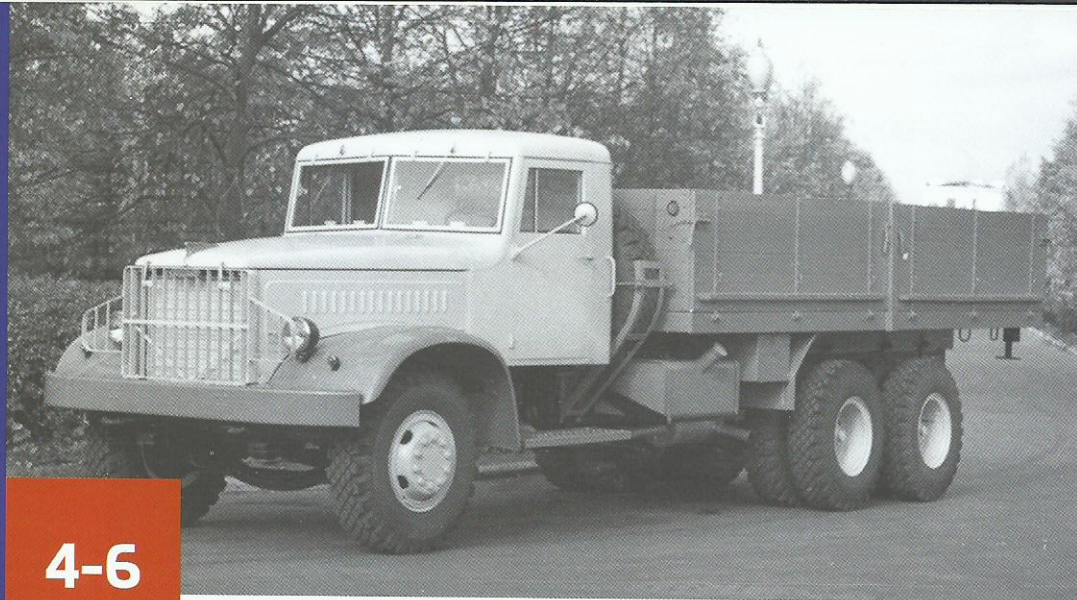
Подписано в печать: 19 июля 2022 г.

© 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

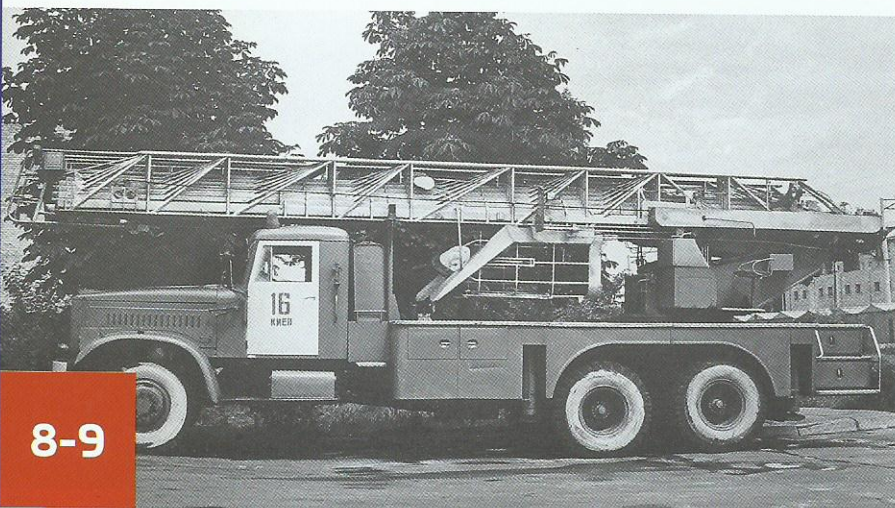
MODIMIO



4-6

ВНЕ ВРЕМЕНИ, ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

В советское время в производственной программе
Кременчугского автомобильного завода всегда были бортовые
грузовики, отличающиеся от остальных моделей предприятия
удлиненной рамой и большей колесной базой. Наиболее
известными среди них стали представители семейства КрАЗ-257.



8-9

НЕОЖИДАННЫЙ ПОВОРОТ



10-11

АРМЕЙСКОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

ВНЕ ВРЕМЕНИ, ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ



Бортовой грузовик КраЗ-257 выпуска до 1969 года.



В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЕ КРЕМЕНЧУГСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА ВСЕГДА БЫЛИ БОРТОВЫЕ ГРУЗОВИКИ, ОТЛИЧАЮЩИЕСЯ ОТ ОСТАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ ПРЕДПРИЯТИЯ УДЛИНЕННОЙ РАМОЙ И БОЛЬШЕЙ КОЛЕСНОЙ БАЗОЙ. НАИБОЛЕЕ ИЗВЕСТНЫМИ СРЕДИ НИХ СТАЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ СЕМЕЙСТВА КРАЗ-257.

По существовавшей в советском автопроме традиции каждая новая модель грузовика, как правило, начиналась с грузовой бортовой версии, а уже потом начинала обрести различные модификации и исполнениями: самосвалами, седельными тягачами, фургонами и так далее. Поэтому именно бортовая версия обычно считалась базовой во всем семействе.

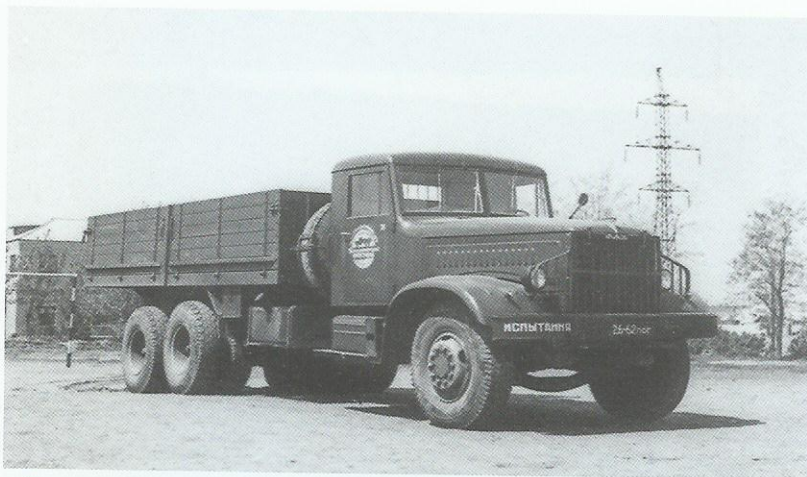
Нечто подобное произошло и в Ярославле, когда в послевоенное время там начали создавать самое тяжелое в СССР семейство трехосных дизельных грузовиков. На этапе проектирования и подготовки опытных образцов бортовой грузовик ЯАЗ-210 имел главенствующую роль и задавал тон во всем семействе. Но в серийном производстве на первый план вышли его модификации. Первым в серию запустили балластный тягач ЯАЗ-210Г, в котором остро нуждалась армия, а самым массовым стал самосвал ЯАЗ-210Е — эти машины особо требовались на стройках социализма. Даже седельных тягачей ЯАЗ-210Д делали больше, чем базовых бортовых грузовиков.

Тем не менее бортовые грузовики ЯАЗ-210 были уникальными. Они имели самую большую грузоподъемность (12 тонн) среди всех машин, выпускаемых в стране, и самый большой и вместительный кузов длиной почти 6 метров. Кузов позволял перевозить крупные тяжелые неделимые или длинномерные грузы. Но даже в нашей стране таких колоссов требовалось немного, поэтому их суммарный тираж за все годы составил всего 2184 машины. Для сравнения: в те же самые годы технически более сложных самосвалов ЯАЗ-210Е изготовили гораздо больше — 4924 штуки.

Похожая тенденция сохранилась и в следующем поколении ярославских трехосных грузовиков — бортовой автомобиль ЯАЗ-219 формально считался базовым в семействе, но по факту таковым не воспринимался, так как вовсе не доминировал в производственной программе. Относительно небольшой Ярославский автозавод едва справлялся с выпуском полноприводных трехосных военных машин ЯАЗ-214 и народнохозяйственных самосвалов ЯАЗ-222. Он физически не мог увеличить производство других модификаций этого семейства. Поэтому изготовление трехосных машин вскоре передали на Кременчугский автозавод на Украину, а в Ярославле стали развивать моторное производство.

КРЕМЕНЧУГСКИЙ АВТОЗАВОД

В Кременчуге, осознавая несовершенство переданных для производства трехосных машин, самостоятельно занялись их модернизацией. Прежде всего на грузовиках предстояло заменить двухтактные дизельные двигатели ЯАЗ-М206А более совершенными четырехтактными дизелями ЯМЗ-238. Бортовой грузовик с таким мотором должен был получить наименование КраЗ-257. Однако запущенный в производство в 1962 году мотор ЯМЗ-238 не развивал заявленной мощности в 240 л.с. Мощность серийных образцов едва достигала 215 л.с. Кроме того, новый мотор обладал множе-



Автомобиль КраЗ-257Б на испытаниях.

ством врожденных недостатков, в том числе малым ресурсом. Но именно с такими двигателями, обозначенными как ЯМЗ-238А, в 1964 году пришлось выпустить первую промышленную партию грузовиков КраЗ-257 в количестве 176 штук.

Кроме нового мотора, машины КраЗ-257 получили измененные подвески передних и задних колес (передняя с телескопическим амортизатором вместо рычажного, а задняя — балансирующая тележка с измененной кинематикой для предотвращения износа коренных листов рессор). В остальном же КраЗ-257 во многом сохранил конструкцию предшественника.

Так как первое время выпуск моторов ЯМЗ-238А сильно сдерживался, то по мере освоения производства новых деталей подвески и агрегатов рулевого управления КраЗ-257 их начали устанавливать на выпускаемую модель КраЗ-219. Доработанный таким образом грузовик получил наименование КраЗ-219Б. Лишь с 1966 года, когда Ярославский моторный завод сумел довести свой двигатель, усилив блок цилиндров и установив новую топливную аппаратуру, начались поставки моторов ЯМЗ-238 мощностью 240 л.с. Это позволило не только запустить в производство модификацию КраЗ-257Б с этим мотором, но и расстаться уже в 1967 году с моделью КраЗ-219Б, а с КраЗ-257 с «временным» мотором ЯМЗ-238А — в 1968 году.

ВРЕМЯ, ВПЕРЕД!

В 1968 году на конвейере остались только машины с новыми мощными двигателями ЯМЗ-238. В этот год Кременчугский автозавод изготовил 3620 грузовиков модели КраЗ-257Б, причем бортовых из них было только 928 штук, а остальные были выпущены в виде шасси, в том числе специальных крановых — КраЗ-257К.



На грузовики КраЗ-257 ставили новый четырехтактный дизельный мотор ЯМЗ-238.



 Испытания КраЗ-257Б с арочными шинами на ведущих мостах.

Значительная часть грузовиков КраЗ-257 и КраЗ-257Б использовалась в армии. Но их проходимость на грунтовых дорогах оставляла желать лучшего, особенно в период осенней и весенней распутицы. Поэтому проводились эксперименты по оснащению серийных образцов КраЗ-257Б арочными шинами, которые устанавливали на задние ведущие мосты автомобиля. С ними грузовики могли более устойчиво двигаться по раскисшим грунтовым дорогам и даже штурмовать небольшие уклоны.

В процессе совершенствования конструкции в декабре 1968 года все серийные автомобили КраЗ получили гибкие герметичные металлорукава в системе выхлопа, а в рулевом управлении вместо пневматического усилителя стали применять гидравлический, что позволило упростить систему и практически в два раза уменьшить усилие на руле. В системе электрооборудования вместо генератора постоянного тока был применен более надежный генератор переменного тока.

С 1969 года фары и подфарники автомобилей КраЗ стали устанавливать в специальных коробах на передних крыльях. В этом же году автомобили КраЗ получили более технологичный цилиндрический топливный бак



 Бортовой грузовой автомобиль КраЗ-257Б.

объемом 165 литров вместо прямоугольного бака объемом 225 литров, а также два прямоугольных зеркала заднего вида с увеличенной площадью обзора вместо одного маленького квадратного. Сегодня почему-то считается, что только машины с этими изменениями называются КраЗ-257Б, хотя они выпускались и ранее. Вероятно, это связано с тем, что более ранние КраЗ-257Б сложнее идентифицировать на фоне моделей КраЗ-219Б и КраЗ-257, которые выпускались какое-то время параллельно и внешне почти не отличались.

В 1972 году, в соответствии с требованиями ГОСТ, на передних крыльях автомобиля появились боковые повторители указателей поворотов. В этом же году на выходных валах раздаточной коробки, ведущих мостов и промежуточной опоры стали устанавливать двухкромочные сальниковые уплотнения, что позволило устранить течи масла в этих агрегатах, часто отмечаемые в эксплуатации. С 1974 года на всех автомобилях КраЗ появились контрольно-измерительные приборы со шкалой черного цвета вместо белого.

ПОСЛЕДНИЙ АККОРД

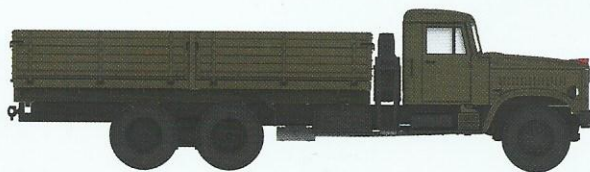
Следующая значимая модернизация бортовых кременчугских грузовиков пришлось на 1976 год, когда с конвейера стали сходить машины КраЗ-257Б1 с двухконтурной тормозной системой, с разделением контуров на колеса переднего и среднего мостов и отдельно на колеса заднего моста, что соответствовало международным требованиям по безопасности автомобильного движения. Постепенное наращивание производства КраЗ-257Б1 позволило уже в 1979 году полностью отказаться от выпуска модели КраЗ-257Б с одноконтурной тормозной системой. Обновленные модели КраЗ-257Б1 с двухконтурной тормозной системой внешне можно отличить по двум большим баллонам-ресиверам, появившимся на правой подножке кабины водителя.

Бортовые грузовики КраЗ-257Б1 серийно выпускали до 1988 года. Возможно, их производство сохранялось бы и дальше, если бы не два обстоятельства. Во-первых, на Кременчугском автозаводе, стремясь освоить новое семейство грузовиков, еще с 1978 года стали в небольших количествах собирать аналогичные грузовики КраЗ-250, которые отличались новой цельнометаллической кабиной. То есть производство КраЗ-257Б1 на заводе дублировали более новой моделью. Во-вторых, на предприятии ввели институт государственной приемки продукции (повсеместная практика на заводах в СССР во времена «перестройки»). Выпускаемую технику стали проверять на соответствие всем действующим нормам и требованиям, в том числе международным. И оказалось, что машины семейства КраЗ-257Б1 очень многим требованиям уже не соответствуют. Вкладывать средства в проведение дорогостоящей модернизации не сочли нужным, и бортовые грузовики КраЗ-257Б1 (а вместе с ними и шасси под комплектацию) просто сняли с производства. Предпочтение отдали наращиванию выпуска КраЗ-250.

ВАРИАНТЫ ОКРАСКИ КрАЗ-257



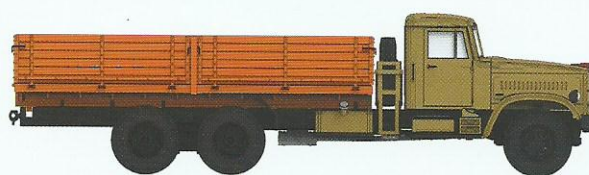
Стандартная окраска КрАЗ-257, поступавших в народное хозяйство страны.



Армейские грузовики КрАЗ-257 окрашивали в защитный зеленый цвет.



Для рекламных фотосессий «Автоэкспорта» использовали КрАЗ-257 в яркой окраске.



Грузовики КрАЗ-257, которые отправляли на экспорт, старались окрашивать более ярко.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ КрАЗ-257

Грузовики КрАЗ-257 выпускались Кременчугским автомобильным заводом с 1964 по 1968 годы, КрАЗ-257Б — в 1966–1978 гг., а КрАЗ-257Б1 — в 1976–1988 гг., в основном в виде шасси под монтаж специальных установок. Только пятую часть всех изготовленных на заводе машин оснащали бортовой платформой. Основание платформы — металлическое, борта — деревянные. Кабина — трехместная, деревометаллическая.

Всего в 1966–1988 годах произведено 109514 экземпляров КрАЗ-257Б и КрАЗ-257Б1 вместе взятых.

• ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ШАССИ, кг — 12000

• СОБСТВЕННАЯ МАССА, кг — 10285

• ПОЛНАЯ МАССА, кг — 22600
В том числе:
— на переднюю ось — 4600
— на заднюю тележку — 18000

• РАЗМЕРЫ БОРТОВОЙ ПЛАТФОРМЫ, мм — 5770×2480×825

• МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч — 68

• КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км — 36

• ДВИГАТЕЛЬ — ЯМЗ-238 — V-образный, 8-цилиндровый, дизельный, четырехтактный — рабочий объем — 14,86 л — мощность, л.с. — 240 при 2100 об/мин

• КОРОБКА ПЕРЕДАЧ — ЯМЗ-236, механическая пятиступенчатая

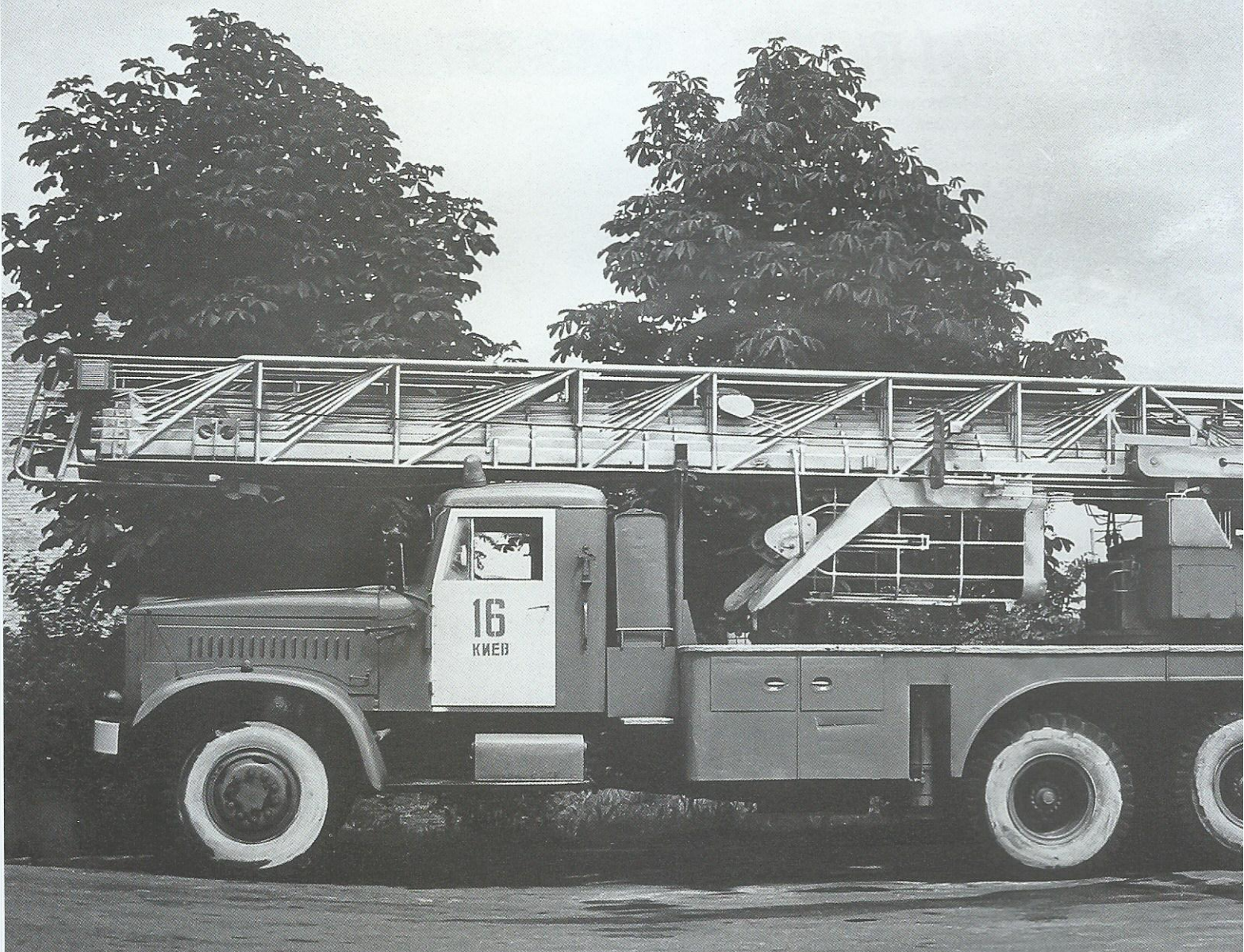
• РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА — механическая, двухступенчатая, с межосевым блокируемым дифференциалом

• ПОДВЕСКИ

— передняя — зависимая на продольных рессорах и гидравлических телескопических амортизаторах
— задняя — балансирующая, на двух продольных рессорах

• ТОРМОЗА — барабанные на все колеса с пневматическим приводом

• РАЗМЕР ШИН — 12,00–20



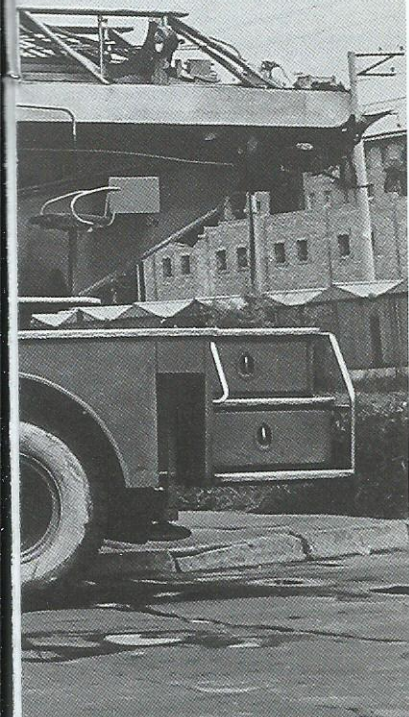
НЕОЖИДАННЫЙ ПОВОРОТ

САМАЯ НЕОЖИДАННАЯ ПРОФЕССИЯ, КОТОРУЮ МОЖНО БЫЛО ПРИДУМАТЬ ДЛЯ КРАЗ-257, — ПОЖАРНЫЙ. КАЗАЛОСЬ БЫ, ГРОМАДНОЕ, НЕПОВОРОТЛИВОЕ И ДОВОЛЬНО ТИХОХОДНОЕ ШАССИ ПРОТИВОРЕЧИТ САМОЙ РАБОТЕ ПОЖАРНЫХ. ОДНАКО ВЫСОКАЯ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ И БОЛЬШАЯ МОНТАЖНАЯ ДЛИНА РАМЫ ПЕРЕВЕШИВАЛИ ОТМЕЧЕННЫЕ НЕДОСТАТКИ. И НА БАЗЕ КРАЗ-257 ВСЕ-ТАКИ БЫЛ СОЗДАН РЯД ПОЖАРНЫХ МАШИН.

Пожарная автолестница
АЛ-45(257)-109, осна-
щенная системой лифта
спасательной люльки.

Пожарный коленчатый
подъемник АКП-30(257)-503
с высотой подъема 30 метров.

Пожарная автоцистерна
АЦ-60(257) ЦЕ, пере-
оборудованная в Москве
в машину воздушно-
пенного тушения.



Первой пожарной машиной на шасси КраЗ-257 можно считать автоцистерну АЦ-60(257) ЦЕ, изготовленную в 1965 году на Торжокском машиностроительном заводе пожарной техники. Ее главными отличительными особенностями стали цистерна емкостью 10000 литров (больше, чем у какой-либо другой пожарной машины того времени), мощный водяной насос производительностью 60 литров в секунду и стационарный лафетный ствол, расположенный над кабиной водителя и управляемый вручную через люк в ее крыше. Опытный образец пожарной автоцистерны поступил на службу в Москву, где вскоре его переоборудовали в машину воздушно-пенного тушения, так как другого подходящего использования гигантской автоцистерны просто не нашли.

Во время следующей попытки приспособить шасси КраЗ-257 для службы в пожарной охране на него установили 45-метровую лестницу. Советская промышленность в то время серийно выпускала пожарные автолестницы с высотой подъема 17 и 30 метров, но этажность зданий быстро росла, и во многих городах возможностей стандартных машин уже не хватало. Установка 45-метровой лестницы на тихоходное шасси КраЗ-257 во многом оправдывалась тем, что оно имело основательную собственную массу. Это делало автолестницу более устойчивой в рабочем положении, а высокая грузоподъемность шасси позволяла оснастить автолестницу еще и подъемным лифтом — его открытая кабинка подвешивалась на верхнем колене лест-

ницы и перемещалась вверх и вниз вдоль стены здания для проведения спасательных работ. Однако конструкция получилась слишком сложной, и пожарная лестница АЛ-45(257) Л40 была выпущена всего в трех экземплярах.

К созданию высотных пожарных автолестниц на шасси КраЗ-257 пришлось вновь вернуться после известного пожара в московской гостинице «Россия» в 1977 году. Это происшествие продемонстрировало острую необходимость именно в высотной спасательной технике. У обновленной лестницы АЛ-45(257)-109, по сравнению с АЛ-45(257) Л40, изменили конструкцию лифта, сделав его безопаснее и более приспособленным к работе пожарных. Но машине это не помогло — пожарные лестницы АЛ-45(257)-109, также имеющие серьезные недостатки, не стали массовыми, и дело вновь ограничилось тремя изготовленными образцами.

В 1978 году на заводе «Пожмашина» в Торжке на шасси КраЗ-257 вместо 45-метровой лестницы решили установить 30-метровый коленчатый подъемник. Опытный образец АКП-30(257)-503 был изготовлен и проходил испытания у пожарных. Несмотря на некоторые достоинства, машина получилась очень габаритной (длина 14 метров, а высота 3,9 метра) и тяжелой, что затрудняло ее использование и маневрирование в городских проездах. В 1981 году построили второй, доработанный опытный образец АКП-30(257)-503 на шасси КраЗ-257, а затем всю установку попытаются переставить на более новое шасси КраЗ-250, изготовив третий опытный образец.

АРМЕЙСКОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

✓ Одна из машин азотокислорододобывающей станции АКДС-70М.



К ГРУЗОПОДЪЕМНОМУ ШАССИ КРАЗ-257 НЕ МОГЛИ НЕ ПРОЯВИТЬ ИНТЕРЕС ВОЕННЫЕ. И ХОТЯ ЭТИ МАШИНЫ НЕ ОБЛАДАЛИ ЗАВИДНОЙ ПРОХОДИМОСТЬЮ, ОНИ ВСЕ ЖЕ ПРИМЕНЯЛИСЬ В АРМИИ. ПРИМЕРОМ МОЖЕТ СЛУЖИТЬ АЗОТОКИСЛОРОДОДОБЫВАЮЩАЯ СТАНЦИЯ АКДС-70М, РАЗМЕЩЕННАЯ НА ДВУХ ШАССИ КРАЗ-257 В СПЕЦИАЛЬНЫХ КУЗОВАХ-ФУРГОНАХ МОДЕЛИ 2201.

Мобильные азотокислорододобывающие станции АКДС-70М предназначались для получения в полевых условиях из атмосферного воздуха жидкого или газообразного медицинского кислорода, не содержащего водяных паров, масла, вредных примесей или запаха. А также жидкого и газообразного азота для самых разнообразных целей. Эти газы использовались не только в медицинских целях, но и при заправке авиационной техники, подводных лодок, а также в ракетных войсках стратегического назначения.

Компрессорное и технологическое оборудование станции размещалось на двух шасси автомобилей КрАЗ-257Б (КрАЗ-257Б1). В кузове компрессорной машины устанавливали два рабочих компрессора АВШ-3,7/200 (АВШ-3,7/200М), систему водяного охлаждения с центробежным насосом 2КМ-6С, трубопроводы и соответствующую арматуру. Привод компрессоров осуществлялся от электрических двигателей АОП2-92-4П, насоса — от электродвигателя АНД-41-2. В кузове технологической машины монтировали блок разделения воздуха, детандер ДВД-13 (ДПВ-4,2-200/6-2), насос сжиженных газов 22НСГ-40/40, блок очистки и осушки воздуха, наполнительную рампу. Питание оборудования всей станции осуществлялось от передвижной электростанции ЭСД-200-30Т/400М, установленной в кузове прицепа МАЗ-5224В. Вспомогательное оборудование станции размещалось в кузове обслуживающего бортового автомобиля, который также служил для буксировки прицепа-электростанции. Таким образом, полностью автономный комплект станции перевозился тремя автомобилями.

Кузова-фургоны для АКДС-70М модели 2201 производили на Московском кузовном заводе. В среднем завод изготавливал в месяц по 10 штук фургонов модели 2201, то есть пять комплектных станций.

Получение кислорода и азота в АКДС-70М основывалось на способе глубокого охлаждения, сжижения и разделения воздуха на основные его составные части — кислород и азот. Процесс разделения воздуха протекал в три этапа. Сначала атмосферный воздух засасывался через воздушные фильтры двумя пятиступенчатыми поршневыми компрессорами, сжимался и охлаждался водой оборотной системы охлаждения, очищался от влаги и масла и по соединительному трубопроводу поступал из компрессорного в технологическое отделение станции.

После предварительного охлаждения воздух высокого давления направлялся в блок комплексной очистки, где из него методом адсорбции на цеолите удалялись пары воды, диоксид углерода, углеводороды и другие примеси. Осушенный и очищенный воздух поступал в блок разделения, причем часть его предварительно расширялась в детандере. В блоке разделения происходило охлаждение части воздуха и разделение его в разрезной колонне двукратной ректификации на жидкий кислород или азот и отбросной газ.

✓ Полевая мастерская МРБД на шасси КрАЗ-257Б.



На шасси КрАЗ-257Б для военных изготавливали тяжелые полевые мастерские МРБД со станочным оборудованием для ремонта блоков двигателей военной техники, а также мастерские МШК-1/ММ-4 для шлифовки коленчатых валов. Оборудование этих машин размещалось в каркасно-металлических кузовах-фургонах типа ММ-4 с системами вентиляции, освещения, отопления и четырьмя домкратами по периметру для обеспечения устойчивой работы мастерских в полевых условиях.

Жидкий продукт после переохлаждения отправлялся в емкость блока разделения и периодически сливался в криогенный резервуар для хранения сжиженных газов.

Для производства газообразного продукта жидкий кислород или жидкий азот газифицировался в теплообменнике блока разделения, далее подавался на наполнительную рампу. Отбросной газ последовательно проходил теплообменные аппараты, отдавая свой холод поступающему на разделение воздуху, после чего выбрасывался в атмосферу. Часть отбросного потока использовалась для регенерации блока очистки.

Азот и кислород могли вырабатываться станцией как по отдельности, так и одновременно, причем и в жидком, и в газообразном виде. Переход с одного режима на другой производился в течение одного часа. Станция могла работать в условиях умеренного климата при температуре окружающей среды от -50 до +50 °С.



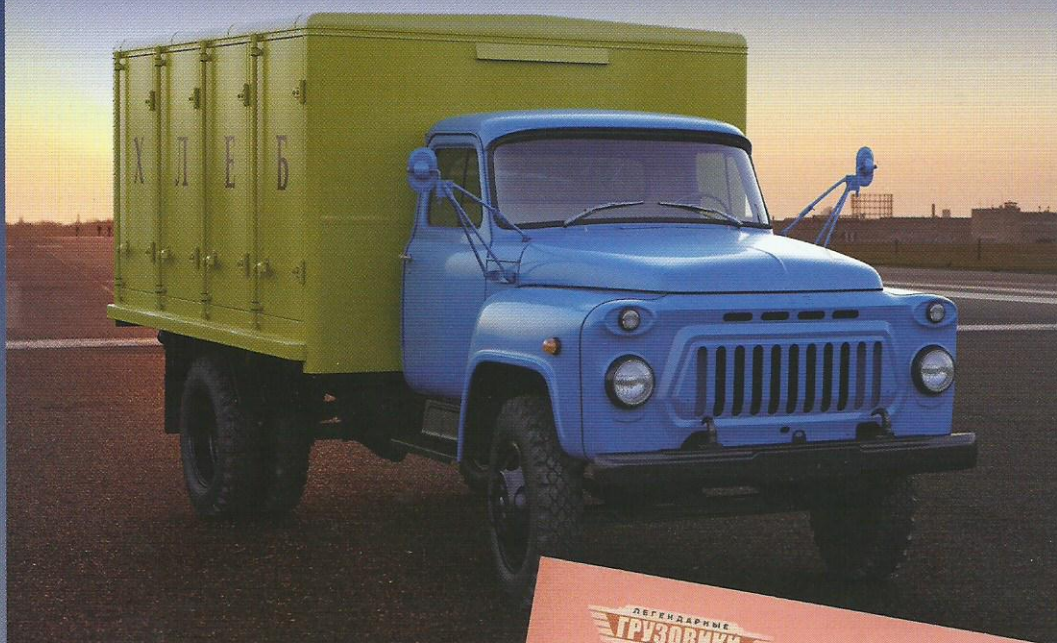
✓ Станция АКДС-70М размещалась в специальных кузовах модели 2201.

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ:



ГЗСА-3704

ФУРГОН ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ



**Оригинальная открытка
в каждом номере!**

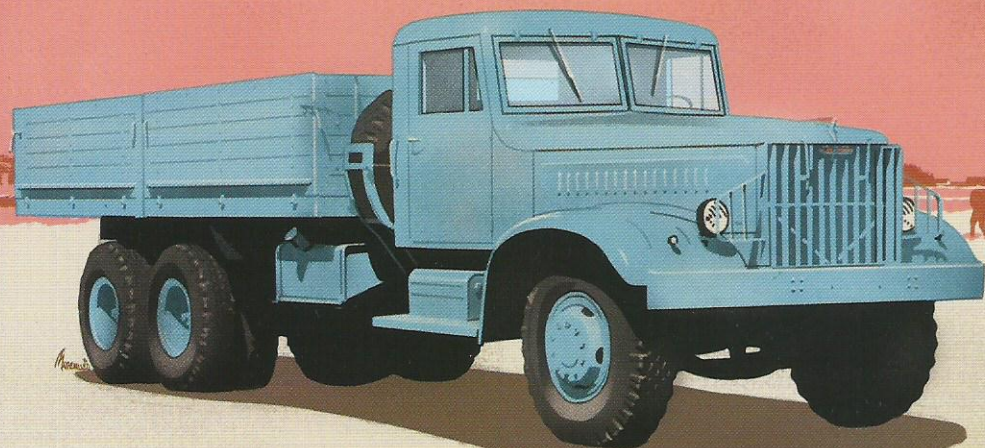
Узнавайте новости первыми!



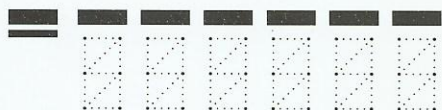
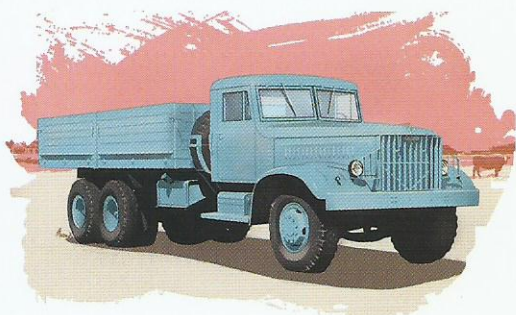
gruzoviki.modimio



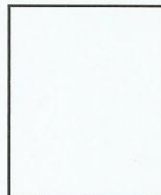
Бесплатная доставка на gruzoviki.modimio.ru



КрАЗ-257



Индекс предприятия связи места назначения



Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес
отправителя

Тираж 4305