**04-223 ПАЗ-3205-30К 4х2, номер ВЗТ 0-11, контейнеровоз внутризаводского транспорта со стандартной базой, короткой кабиной и удлиненным задним свесом кузова, дверей 2, мест 2, полный вес до 7.4 тн, ЗМЗ-5112.10 125 лс, штучно, ПАЗ г. Павлово на Оке, конец 1990-х г.**

*Из труда Дементьева Д.А. и Маркова Н.С. «Автобусы ПАЗ. История и современность», в 2 кн. Книга 2. - Москва, 2017.*

 На любом крупном, причем необязательно автомобильном, заводе можно встретить так называемые ВЗТ (аббревиатура от словосочетания «внутризаводской транспорт») - необычные машины, занятые в технологическом процессе производства на предприятии. Чаще всего на их плечи возлагаются межцеховые перевозки комплектующих. Эта техника, как правило, изготавливается собственными силами, но не проходит сертификацию и регистрацию в ГАИ, а потому выезд на дороги общего пользования ей формально запрещен. Само собой, что подобные машины в немалом количестве есть и на ПАЗе. Исходя из назначения, их можно разделить на три основных типа: транспорт для перевозки кузовов между конвейером и окрасочным комплексом, так называемые контейнеровозы, а также тягачи для специальных прицепных тележек.

 Первые «кузововозы» появились на ПАЗе с освоением производства вагонных автобусов 652-й серии. Сначала в этой роли выступали шасси ГАЗ-51А с удлиненной более чем вдвое рамой и специальными ложементами для установки сваренного кузова. Хотя по полной массе такой «кузововоз» практически не отличался от обычного «пятьдесят первого», на его задней оси стояли односкатные колеса, ведь транспортировка кузова всегда осуществлялась на малой скорости и только по ровным технологическим проездам. В дальнейшем в этой роли использовались переделанные силами работников транспортного цеха шасси ГАЗ-53А, а с девяностых годов - ГАЗ-3307, переоборудованные по тому же принципу. Позднее на вооружение транспортного цеха поступили два «кузововоза» на базе ГАЗ-3307, подвергшихся более глубокой доработке. Их рама выполнена ломаной, со значительно пониженной погрузочной высотой сразу позади кабины. В расчете на погрузку кузовов различных габаритных размеров положение переднего опорного ложемента на раме подлежит продольной регулировке. Эти «газоны» до сих пор используются по прямому назначению, однако вместе с ними уже работает значительно более прогрессивный «кузововоз», построенный с использованием шасси Volkswagen Transporter Т5 с демонтированной задней осью. В силу переднеприводной компоновки процесс переоборудования немецкого автомобиля менее трудоемок, чем в случае с ГАЗ-3307, ведь переделка трансмиссии ему не требуется: площадка для перевозки кузовов просто укладывается внахлест на штатную полураму, а в качестве задней оси используется пустая балка «газелевского» ведущего моста, жестко прикрепленная к лонжеронам.

Другой вид ВЗТ - контейнеровозы, построенные на базе стандартных автобусов. Первое документальное свидетельство об их использовании на заводе относится к 14 сентября 1966 года. Именно этим числом датировано распоряжение директора завода № 264, текст которого мы приводим ниже:

 «Для перевозки пиломатериалов и деревянной тары с территории лесотарного участка ДОЦ приказываю начальнику транспортного цеха Лыгину А.В. в срок до 20.09.1966 изготовить один контейнеровоз на базе автобуса ПАЗ-652. Начальнику экспериментального цеха Смирнову А.И. в срок до 25.09.1966 изготовить кабину для контейнеровоза. Начальнику сборочного цеха №2 Сметанину В.Н. выдать одно основание кузова ПАЗ-652 по требованию транспортного цеха. Начальнику ОТК по требованию транспортного цеха выдать необходимые комплектующие детали».

Фактически автомобили такого типа представляли собой грузовики с классическими бортовыми платформами, установленными на несущем основании позади кабины автобусного типа. Термин же «контейнеровоз» по отношению к ним закрепился по той причине, что основным назначением этих машин являлась развозка по цехам специальных тележек-контейнеров с комплектующими. Но при необходимости они могли использоваться и для перевозок любых других грузов, что наглядно демонстрирует вышеприведенное распоряжение. **Тип используемых транспортным цехом контейнеровозов менялся в соответствии со сменой модельного ряда завода: вслед за ПАЗ-652 появились контейнеровозы на базе ПАЗ-672, которые в свою очередь в 1990-х годах уступили место новым машинам ПАЗ-3205-30К.**

 В зависимости от конкретной транспортной задачи существует несколько разновидностей ПАЗ-3205-30К: с короткой или длинной кабиной (соответственно, с узкой распашной или стандартной автоматической дверью с правой стороны); короткой или длинной грузовой платформой; деревянными, металлическими или решетчатыми бортами. Основной парк контейнеровозов ПАЗ-3205-30К состоит из бортовых грузовиков с длинными кабинами, имеющими стандартное автобусное окно в левой боковине и автоматическую входную дверь справа.

Мягкие условия эксплуатации позволяют подолгу поддерживать ВЗТ в рабочем состоянии. За это время машины неоднократно подновляются, причем их облик порой заметно меняется. Живой пример - контейнеровоз ПАЗ-3205- 30К с номером «ВЗТ 0-30»: в 1990-х он имел бело-голубую окраску и грузовую платформу с деревянными бортами, а 2008-м - бело-красную окраску и металлические борта.

 *Подпись под фото:* Вариант контейнеровоза (*с номером «ВЗТ 0-11»)* с короткой кабиной и длинной платформой: окно в левой стенке салона позаимствовано из створки автоматической двери ПАЗ-3205; борта платформы выполнены сплошными. Один и тот же контейнеровоз с номером «ВЗТ 0-11», снятый с четырехлетним интервалом: за это время кабина получила новый декор, платформа - решетчатые откидные борта вместо сплошных. От предыдущих вариантов контейнеровозов этот отличается укороченной кабиной с узкой распашной дверью и удлиненным задним свесом кузова.

 К третьему типу ВЗТ можно отнести специальные тягачи, предназначенные для подвоза к конвейеру грузовых тележек с необходимыми сборщикам узлами и деталями. Конструкция тягачей предельно проста: за их основу взяты шасси ГАЗ-33021 или ГАЗ-3307, у которых ведущий мост для повышения маневренности перенесен вплотную к задней стенке кабины, а задний свес рамы удален. Оставшееся пространство над ведущим мостом занимают компактные топливные баки и сцепное устройство для подсоединения тележек.