**02-528 АР-6 авторефрижератор с полезной нагрузкой до 2 тн и объемом кузова-фургона 7.9 м3 на шасси ЗиС-6 6х4, мест 2, вес: без груза 5.6 тн, полный до 8 тн, ЗиС-5 73 лс, с полной нагрузкой до 30 км/час,** **штучно, Владыкинский машиностроительный завод г. Москва, 1937-38 г. в.**



**Заказчик:** Управление продовольственного снабжения (Упродснаб) Главного интендантского управления (ГИУ) Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА).

*Справка. guides.rusarchives.ru.*

Образовано приказом НКО No.0145 от 14 августа 1935 г. в связи с разделением Военно-хозяйственного управления РККА на два самостоятельных управления-Продовольственного снабжения и Обозно-вещевого снабжения. Подчинялось наркому обороны СССР, с октября 1939 г. - вновь созданному Управлению начальника снабжения, а в связи с реорганизацией последнего в Главное интендантское управление по приказу НКО No.0157 от 22 июля 1940 г. вошло в его состав.

**Изготовители.**

- Владыкинский машиностроительный завод (ВМЗ) всесоюзного треста «Мясомолмаш», Москва, Ново-Дмитровское шоссе, 84а.

- Термоизолированный автофургон - Московский кузовной завод Наркомторга СССР, Москва Спартаковская пл., 12

*Справка.*

В феврале 1932 г. при железнодорожной станции Владыкино на базе существовавших с 1929 г. мастерских треста "Мясохладмашстрой" было организованно новое предприятие - Владыкинский машиностроительный завод, предназначенный для технического обеспечения пищевой промышленности.

В ноябре-декабре 1941 года Владыкинский завод (кстати и автокузовной) был эвакуирован в Кировскую обл. На оставшихся мощностях был налажен массовый выпуск противотанковых мин и реактивных снарядов М-20.

В 1951 году, согласно Постановлению Совета Министров СССР, завод был передан в Министерство средств связи. В 1964 г. предприятие было передано Управлению радиотехнической и электронной промышленности Мосгоссовнархоза и получило новое наименование - Владыкинский механический завод.

*Справка, oboron-prom.ru.*

Контора реконструкции транспорта была преобразована в Технико-производственный комбинат реконструкции транспорта, в 1935 г. он – в ведении Транспортного отдела Наркомвнуторга. Далее он был переименован в **Московский кузовной завод**, завод № 75, **Московский авторефрижераторный завод**, Московский завод пищевого оборудования, производство № 4 МО «Пищемаш», производство № 2 МО «Пищемаш», производство № 2 МО «Контакт».

К середине тридцатых годов холодильное хозяйство Советского Союза достигло значительных размеров, однако специального автотранспорта для доставки замороженных продуктов из стационарных холодильников к непосредственным потребителям в магазины не было вообще, и замороженные продукты везли на обычных грузовиках, что в теплое время года приводило к их порче. Анастас Иванович Микоян на всесоюзной конференции холодильщиков в марте 1935 г. сказал, что наша холодильная промышленность имеет еще один отсталый участок – рефрижераторный автотранспорт.

Три первых термоизолированных автофургона в нашей стране были выпущены в 1932 г. Первый построил ВНИХИ, второй – Гидропромхолод, третий – Главмолоко. Их кузова и системы охлаждения были испытаны в кратковременных и длительных автопробегах со скоропортящимися грузами – парным, охлажденным и мороженым мясом. Опыт проектирования и эксплуатации первых авторефрижераторов ВНИХИ позволил институту спроектировать и построить к 1934 г. опытные образцы авторефрижераторов на отечественных шасси ГАЗ-АА и ЗиС-12. С 1935 г. Наркомпищепромом СССР было организовано производство автомобилей-рефрижераторов по проектам ВНИХИ на одесском заводе «Фригатор».

К осени того же года ВНИХИ спроектировал два новых авторефрижератора – на шасси ЗиС-5 с зероторным охлаждением и на шасси ГАЗ-АА с пропан-бутановым охлаждением. Оба эти авторефрижератора во всех отношениях резко отличались от первых конструкций и представляли собой значительный шаг вперед в деле создания легких, прочных и экономичных советских рефрижераторов.

Но наиболее распространенным в предвоенные годы стали авторефрижераторы с термоизолированным автофургоном Московского автокузовного завода Наркомторга СССР на шасси ЗиС-5. Одним из производителей таких машин был Владыкинский машиностроительный завод, который выпускал автомобили-рефрижераторы с ледосоляным охлаждением АР-5 и АР-6 на шасси, соответственно, ЗиС-5 и ЗиС-6. В РККА они использовались для охлаждения и подвоза мяса войсковым частям, в том числе и в составе полевого мясокомбината ПМК-37. В 1938 году рефрижератор АР-6 был модернизирован, в производство пошла модель АР-6-38.

Несмотря на недостатки использования ледосоляного охлаждения (значительный вес и объем льда, коррозия оборудования и пр.), этот способ охлаждения при транспортировке в условиях Красной Армии вполне себя оправдал. При правильной эксплуатации они успешно выполняли свою задачу по перевозке и сохранению скоропортящихся продуктов.

*Из «Руководства по эксплоатации авторефрижераторов в войсковых частях и складах НКО», Упродснаб ГИУ РККА, Воениздат НКО СССР, М. 1940.*

АВТОРЕФРИЖЕРАТОР АР-6

Авторефрижератор АР-6 в основном предназначается для перевозки охлажденного мяса подвесом в четвертинах, но при условии соответствующего затаривания в нем возможно перевозить и другие скоропортящиеся продукты, а также мороженое мясо навалом.

В случае длительной эксплоатации авторефрижератора без применения его подвесных путей, последние необходимо снять и хранить на складе.

Авторефрижератор состоит из изотермического кузова, смонтированного на стандартном шасси трехосного автомобиля ЗиС-6. Рама автомобиля ЗиС-6 удлиняется на 255 мм путем наращения специальной конструкции. Надеваемый на ось буксирный прибор, рессора и крюк, остаются на машинах без изменений, в целях удобства буксировки автоприцепок. Кабина ЗиС-6 остается без изменений.

Изотермический кузов состоит из каркаса с внутренней и наружной изоляцией, подвесными путями, люковыми и загрузочными дверьми и буферами. Кузов имеет сделанные по форме задних колес грязевики, устроенные так, чтобы при взаимных перекосах задних осей не могло получиться заеданий. В кузове размещены охлаждающие приборы, термометры и инструмент для обслуживания авторефрижератора.

Деревянный каркас кузова состоит из трех частей: нижней рамы, каркаса, стенок и крыши. Нижняя опорная рама а сделана в основном из дерева твердых пород. Пол имеет выступы по бокам, над колесами и впереди — над бензиновым баком.

Каркас стенок в основном собран из сосновых и дубовых стоек, соединяющих верхнюю раму с нижней через продольные и поперечные брусья. Для удобства укладки изоляции стены разбиты на равные прямоугольники при помощи досчатых поясов. Крепление отдельных элементов каркаса осуществляется посредством болтовых соединений, угольников и накладок.

Изоляция. Уменьшение теплопроводности кузова достигается путем изоляции стенок, пола и крыши кузова несколькими слоями мятого термофоля — фольги. В ячейки каркаса закладываются мятые листы фольги, которые приклеиваются посредством гудроновой замазки. По заполнении изоляцией всей стенки, с обеих сторон ее накладывается один слой толькожи или пергамина, с внутренней стороны которых наклеен ровный слой фольги. Пол также изолируется 'фольгой и толькожей, поверх которых нашиваются покрытые гудроновой замазкой доски. Фанерный потолок кузова оклеивается фольгой. Скаты крыши обшиваются фанерой, оклеенной фольгой с внутренней стороны.

Обшивка кузова. Внутренние стенки и пол рефрижератора обшиваются оцинкованным железом толщиной 0,4 мм. В целях достижения влагонепроницаемости, все швы и соединения обшивки пропаиваются оловом. Не несущий нагрузки потолок обшивается 4-мм фанерой, грунтуется и окрашивается белилами; покраска заменяется иногда покрытием из бакелитового лака.

С боков и снизу кузов обшивается 0,9-мм листовой сталью. Вертикальные стыки обшивки закрепляются металлическими штабиками на шурупах; соединение листов производится сваркой или замком, а мест горизонтальных поясов обшивки — штабиком.

Крыша обтягивается дерматином на клеевой водоупорной массе. По углам крыши, в местах плавного перехода стен в крышу, поставлена положенная на войлоке выбитая листовая сталь.

Устройство дверей. Имеется одна двустворчатая загрузочная дверь а и четыре люковые двери, служащие для установки охлаждающих приборов. Загрузочная дверь состоит из деревянного каркаса с перекладинами, изоляции с такой же обшивкой, что и у основных стенок кузова, уплотнения и замков. В качестве уплотнения применена резиновая трубочка, обвернутая парусиной и заложенная в выступ двери при помощи двух косых реек, закрепленных шурупом. Люковые двери — одностворчатые, имеют такое же устройство, как и загрузочная дверь. На каркасе люковой двери смонтирована рамка для установки охлаждающих приборов.

Охлаждающие приборы представляют собой гладкие ледосоляные бачки из оцинкованного железа, каждый из которых имеет по две ручки. В целях предохранения бачков от соприкосновения с перевозимым грузом, внутри кузова, в каждом его углу, поставлены дугообразные ограничители.

Подвесные пути, находящиеся внутри кузова и служащие для подвешивания охлажденного мяса, состоят из четырех балок, прикрепленных по две к поперечным угольникам. По ним перемещаются подвижные каретки, которые с помощью стрелок возможно переводить с одного пути на другой. Всего имеется 28 кареток. Крючки г приварены и вылужены чистым оловом. Для предупреждения раскачивания подвешенное на крючки мясо закрепляется посредством цепей, вылуженных чистым оловом, или оцинкованных.

Для удобства погрузочно- разгрузочных работ в ночных условиях авторефрижератор оборудован освещением, состоящим из плафона автобусного типа, установленного в верхней части левой задней стенки кузова. Лампочка получает питание от аккумулятора. Авторефрижератор снабжен двумя одинаковыми угловыми термометрами, с делениями от —20 до +50°Ц. Термометр вделан в деревянный футляр, закрыт сеткой и закреплен посредством посаженной на шурупах планки.

Авторефрижератор АР-6-38 является модернизированным типом авторефрижератора АР-6. Кузов его монтируется на шасси автомобиля ЗиС-6 без изменения лонжеронов. Подвесные пути у АР-6-38 в отличии от АР-6 сделаны не двутаврового профиля, а из полосовой стали. Кузов авторефрижератора, имеет три двери (вместо пяти на АР-6), причем загрузочные двери оборудованы двойным уплотнением. Стенки, потолок и пол кузова утолщены за счет увеличения изоляционного слоя. В передней правой части свободного подкузовного пространства смонтирован инструментальный ящик.