**02-501 А-820 автопоезд для перевозки 6-9 легковых автомобилей или тарных грузов весом до 15 т из тягача МАЗ-200В 4х2 с 1-осным полуприцепом-фургоном, дверей 2, объем 63 м3, собственный вес автопоезда 7+6.75 т, ЯАЗ-М204В 135 лс, 55 км/час, опытный 1 экз., завод № 31 треста «ГАРО»** **пос. Митино, 1957 г.**



 Судя по фотографии этого автовоза с тягачом МАЗ-504, серийный выпуск которого был начат в 1965 г., полуприцеп достаточно долго эксплуатировался. Кто бы сообщил об этом поподробнее…

 Фрагмент видео в «Новости дня» №46, 1958 г. *m.my.mail.ru/mail/mameds/video/8/648.html*

**Разработчик:** Государственный научно-исследовательский автомобильный и автотракторный институт **(**НАМИ).

**Изготовитель:** Митинский завод № 31 треста «ГАРО» Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР (Митинский механический завод № 31), п. Митино Красногорского района Московской области. Основан в 1953 г. на базе мастерских по ремонту автомобилей и изготовлению деревянных кузовов к ним, образованных в 1935 г.

В 1971 году был реорганизован в Митинский опытно-экспериментальный завод № 31 «Автоспецоборудование» производственного объединения "Росавтоспецоборудование" Министерства автомобильного транспорта РСФСР. С 1996 г. - ОАО «Митинский машиностроительный завод “МИР”». Завод поменял производственный профиль.

*Фрагмент из статьи в журнале «Коммерческий Транспорт» № 2 за 2008 год, автор В. Дмитриев.*

 В СССР транспорт для перевозки автомобилей был впервые создан в г. Горьком конструктором Башировым В.3. в 1940 году. Автопоезд предназначался для перевозки шести автомобилей ГАЗ-ММ и состоял из трех звеньев – седельного тягача, одноосного полуприцепа и двухосного прицепа. Перевозимые автомобили размещались на полуприцепе и прицепе по три в один ярус. Реализации этого проекта помешала война.

 В 1950-е г. связи со значительным ростом производств легковых автомобилей большое значение приобрела рентабельность их транспортировки к потребителям. Перевозка по железной дороге невыгодна, так как при этом значительно недогружаются железнодорожные платформы. Доставка автомобилей своим ходом требует значительного расхода топлива и затрат на заработную плату водителей. Все это послужило причиной создания специализированных транспортных средств, позволяющих на автопоезде, состоящем из тягача и полуприцепа, перевозить одновременно 6—10 и более автомобилей. При применении таких автопоездов ускоряется до ставка легковых автомобилей к месту назначения, упрощаются

погрузочно-разгрузочные операции на железнодорожном транспорте и гарантируется сохранность автомобилей в пути, которая не может быть полностью обеспечена при доставке их своим ходом. Чтобы лучше использовать грузоподъемность полуприцепа, автомобили размещают в два этажа. Такая двухъярусная схема принята не только в СССР, но и в зарубежных странах как наиболее рациональная.

 В 1958 г. коллективом конструкторов НАМИ в сотрудничестве с Митинским опытно-экспериментальным заводом Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР были созданы экспериментальные образцы автопоезда для перевозки легковых автомобилей. Кстати, ведущим конструктором автопоезда НАМИ А-820 был тот же Баширов.

 Автопоезд А-820 состоял из седельного тягача МАЗ-200В и специального полуприцепа-фургона. От серийного МАЗ-200В тягач автовоза отличался установкой на лонжеронах рамы на опорах в передней части и за кабиной специальной фермы для крепления над крышей кабины транспортируемого автомобиля. Конструкция предполагала перевозку девяти автомобилей Москвич или шести автомобилей Победа или Волга, из которых один устанавливался на раме над кабиной тягача, два автомобиля – внутри полуприцепа, а остальные – на его крыше: Москвичи в два ряда, Волги – в один. Для повышения рентабельности автопоезда помимо основного назначения предполагалось использовать полуприцеп и для перевозки тарных грузов, чтобы не идти обратно порожняком.

 Фургон представляет собой несущую конструкцию (прямоугольную), разделенную на

несколько секций. Каждая секция имеет вид вид прямоугольной коробки и состоит из двух вертикальных (стенки фургона) и двух горизонтальных (пол и крыша) панелей, приклепанных к поперечным фермам. Шаг ферм вдоль кузова составлял 0,70 м. Фургон имеет одну 2-створчатую дверь сзади и две одностворчатых по бокам.

 Погрузка и выгрузка автомобилей осуществлялась при помощи кранов, а внутрь фургона автомобили въезжали по трапу. Особых проблем с погрузкой Москвичей не возникло, а в связи с тем, что на втором ярусе направляющие были сделаны только под автомобили этой марки, установка Побед была сопряжена с определенными неудобствами из-за разницы в колее. Также была отмечена большая трудоемкость крепления автомобилей (при наличии опыта у грузчиков – около 2 чел./часов на один автомобиль) и не очень удобный въезд Побед. Крепление автомобилей па автопоезде осуществлялось с помощью винтовых растяжек и деревянных подкладок под колеса. Снятие крепления и разгрузка занимали 2 часа 40 минут. И, что самое главное, и при разгрузке, и при погрузке требовались краны со специальными стропами, поэтому было рекомендовано разработать конструкцию погрузочной эстакады.

Во время движения недостатков в работе автопоезда обнаружено не было. Результаты испытаний опытного автопоезда-автовоза в целом были признаны неплохими, но в протоколе указали на необходимость продолжить доводку конструкции и провести оценку себестоимости эксплуатации опытных образцов. Серийное производство откладывалось, а в итоге так и не началось.

Грузоподъемность автопоезда, кг-

при загрузке 6 автомобилей «Победа» или «Волга» .... . . 8750

при загрузке 9 автомобилей «Москвич» 7700

при загрузке прочих грузов (в кузове) 15 000

Собственный вес, кг...................................... 13750

Габаритные размеры, мм:

длина ....................................... 16700

ширина .................................................................... 2900

высота (с грузом автомобилей «Победа» или «Волга») 3900

Тягач .... . . . . МАЗ-200 В

Полуприцеп фургон А-820 имеет следующие данные:

собственный вес, кг..................................... 7000

Габаритные размеры, мм:

длина .....................................................................12165

ширина................................................................... 2900

высота ................................................................... 2300

расстояние от пола фургона до земли, мм............ 500

Полезный объем, м3.................................................. 63

База (расстояние от сцепного шкворня до оси балансира тележки), мм 8550

Расстояние от задней оси тягача до оси тележки полуприцепа, мм . 8400

Колея, мм................................................................. 2500

Число осей..................................................................... 2

Расстояние между осями, мм . 1500

Количество колес .......................................................... 4

Размер шин............................................................... 12,00-20

Тормоза: колодочные с пневматическим приводом

Кузов закрытый, несущий. Имеет одну двухстворчатую дверь сзади и одну одностворчатую сбоку.