**08-056 Автолифт АЛ-2 грузоподъемностью до 1.5 т на шасси ГАЗ-51А 4х2 с 1-дверным подъёмным кузовом-фургоном для транспортирования и подачи грузов в пассажирские самолеты, высота пола кузова от 1.2 до 4.2 м, мест 2, вес: снаряженный 4.28 т, полный 5.9 т, ГАЗ-51 70 лс, 30 км/час, штучно, завод №85 ГУ ГВФ г. Рига, с 1960 до начала1970-х г.**



**Разработчик:** Конструкторское бюро (возможно: отдел) ОЗ №85 ГА. Главный конструктор - Владимир Федорович Рентель, потомственный петербургский дворянин, ленинградский авиационный конструктор, настоящее имя и титул - барон Вольдемар Теодор де Рентель, происходил из семьи французов, имевших до революции собственный дом у Владимирской площади в Петербурге.

Семейство автолифтов АЛ-1, АЛ-2 и АЛ-2А - одна из первых его разработок.

*Рентель В. Ф.* 1899 г. р., г. Петербург. Награды: орден Красного Знамени (3.11.1944). Окончил Ленинградский институт инженеров путей сообщения в 1927. В ГВФ: с 08.1947 – начальник АРМ-67 Красноярского УГВФ.

**Изготовитель:** Опытный завод №85 Гражданской авиации (ОЗ №85 ГА), г. Рига.

*Справка.* Завод основан в 1941 году на месте латвийской пивоварни Stritzky, основанной в 1854 г. и ликвидированной с включением Латвии в состав СССР в 1940 году. Поначалу это был завод ГВФ по ремонту радиоаппаратуры и авиаприборов. В 1950-е г. предприятие производило технологические приспособления для сельхозавиации. В 1957 году завод начал производить первое транспортное средство - багажный электрокар ЭК-2. Это примитивное транспортное средство стало первым шагом к специальным машинам, которые в дальнейшем не только «догнали», но и превзошли некоторые мировые достижения своего времени.

Первыми полноценными массовыми автомобильными аэродромным машинами стали ленточный транспортёр АТ-2 и автомобиль с подъёмным кузовом АПК-1. Конструкции этих спецавтомобилей были созданы в Москве в НИИ ГВФ. Рижский завод только доработал некоторые элементы.

После распада СССР на базе завода была создана частная компания LAS-1.

*При помощи материалов неустановленного первородного автора..*

Причина появления этого нового для Советского Союза типа техники — бурное развитие гражданской авиации и качественно новый уровень обслуживания на борту. Если раньше бортпитание загружали в самолеты вилочными погрузчиками, то теперь требования возросли, и для загрузки более изысканных готовых блюд потребовались оригинальные спецмашины.

Автолифт модели АЛ-1 (другое обозначение, встречающееся в специализированной литературе прежних лет - "Автолифт-85"), разработанный и выпускавшийся в г. Рига на Опытном заводе №85 ГУ ГВФ СМ СССР, предназначался для скоростной погрузки и разгрузки бортпитания, предназначенного для обслуживания пассажиров в полете, багажа пассажиров, почтовых и иных грузов.

В качестве основы автолифта АЛ-1 было использовано доработанное рамное шасси грузовика ГАЗ-51А. Кабина оригинальной конструкции и изготовления, выполненная "по типу" автобуса РАФ-251, располагалась над двигателем. Оригинальный кузов-фургон поднимался на высоту до 4,2 м при помощи подъёмного механизма типа "ножницы", перемещаемого двумя гидроцилиндрами. Управление подъемом кузова осуществлялось дистанционно при помощи выносного пульта, имеющего две кнопки - "Вверх" и "Вниз".

В передней части кузова на шарнирах была закреплена откидная площадка, через которую производилась погрузка и разгрузка самолета. Эта площадка поднималась и опускалась механически на роликах по направляющим профилям, укрепленным на кабине водителя. Площадка своим весом прижималась к профилям и во время подъема кузова постепенно опускалась, принимая горизонтальное положение. Для предупреждения повреждения обшивки самолёта передняя кромка площадки была оснащена резиновым буфером. По бокам площадки имелись поручни.

В задней части автолифта располагалась дверь, имевшая горизонтальный разъём - ее нижняя створка опускалась в виде трапа до горизонтального положения, а верхняя поднималась вверх. Задняя дверь использовалась для загрузки автолифта на земле.

Силовая установка состоит из карбюраторного 6-цилиндрового рядного двигателя жидкостного охлаждения ГАЗ-51.

Для контроля подъёма кузова в крыше кабины водителя в передней ее части имелись 2 больших окна с тонированными стёклами. Аналогичные окна имелись на скатах крыши кузова (до 5 с каждой стороны - их количество могло различаться, в зависимости от конкретной партии автолифтов). Для освещения рабочего места в тёмное время суток на крыше кузова в передней части была смонтирована фара-искатель.

Производство АЛ-1 началось в 1959 году и продолжалось до 1964 года.

Дальнейшее развитие АЛ-1- автолифт АЛ-2. Серийный выпуск также осуществлял 85-й завод (как и всех автолифтов в СССР). Они отличались двухместной кабиной и гидравлической схемой: у АЛ-1 гидроблок был в кабине, а у АЛ-2 его перенесли под кузов, на раму, за кабину. Внешнее отличие - конфигурация правой двери кабины. У АЛ-1 - это люк по сути маленький, а АЛ-2 - полноценная дверь. Кузова же были одинаковыми. Окна могли быть разными на одной модели. Они варьировались в зависимости от года выпуска и конкретной партии изделий. Производство было штучное - постоянно экспериментировали

Самая поздняя версия - модификация АЛ-2А. У нее уже было упрощенная конфигурация кузова - без нижней "юбки".

Производство АЛ-2 продолжалось до начала 70-х годов, когда ему на смену пришёл более простой АЛ-3, разработанный в 1971 г.

*Их книги «Погрузочно-разгрузочные машины и механизмы в аэропортах ГВФ», Б. Н. Асташов, ГУ ГВФ при СМ СССР, М. 1962.*

**Автолифты АЛ-1 и АЛ-2 имеют следующую техническую характеристику:**

1. Максимальная высота от земли до пола кузова при полном подъеме, мм 4200

2. Высота от земли до пола кузова при опущенном положении, мм 1220

3. Грузоподъемность, кг 1500

4. Габаритные размеры в транспортном положении, мм:

высота 3150, длина 6570, ширина 2475

5. Габаритные размеры при максимальном подъеме кузова и при опущенных передней и

задней площадках, мм: высота 5950, длина 7500, ширина 2475

6. Время подъема кузова до высоты 4200 мм с нагрузкой в 1500 кг, сек 35-40

7. Время опускания кузова с высоты 4200 мм и с нагрузкой в 1500 кг, сек 20-25

8. Дорожный просвет (минимальное расстояние от нижней точки автолифта до земли), мм 245

9. Ширина колеи передних колес, мм 1589

10. Ширина колеи задних колес, мм 1650

11. База автолифта (расстояние между осями передних и задних колес), мм. 3300

12. Максимальная скорость автолифта по ровному бетонному покрытию, км/час 30

13. Количество скоростей: при движении вперед 4, при заднем ходе 1

14. Вес автолифта без груза и водителя, кг 4280

15. Емкость гидробака, л 40

16. Гидрожидкость авиационное масло гидросистем АМГ-10

17. Количество гидроподъемников, шт. 2

18. Давление в гидроподъемниках при подъеме груза в 1500 кг, кг/см2 80—100

19. Высота кабины водителя от земли, мм 2265

20. Размеры передней откидной площадки, мм: длина 1700, ширина 2290

21. Размеры задней откидной площадки, мм: длина 970, ширина 1800

22. Размеры кузова, мм: длина 5000, ширина 2300

23. Гидронасос шестеренчатый НШ-60В

24. Предохранительный клапан отрегулирован на давление, кг/см2 100

25. Диаметр поршня гидроподъемника, мм 132

26. Ход поршня гидроподъемника, мм 630

27. Производительность гидронасоса, л/мин. 60

*Примечание:* Главное Управление Гражданского Воздушного Флота при правительстве СССР было образовано 25 февраля 1932 года в результате реорганизации Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота (ВОГВФ), а спустя месяц оно начало именоваться Главное управление ГВФ «Аэрофлот». 27 июля 1964 года указом Президиума ВС СССР Главное управление Гражданского воздушного флота при СМ СССР было упразднено, а на его базе создано Министерство гражданской авиации СССР.

*rcforum.ru на 28.02.2010*

**Список автолифтов и автомобилей с подъёмными кузовами (по заказу ГВФ):**

**АЛ-1** (в литературе иногда упоминаемый как "Автолифт 85") - родоначальник автолифтов в СССР. Для автолифта было использовано доработанное шасси грузового автомобиля ГАЗ-51. Серийный выпуск осуществлял завод №85 ГА в г. Риге с 1959 по 1964 гг.  
**АЛ-2** - дальнейшее развитие автолифта АЛ-1. Серийный выпуск также осуществлял 85-й завод (как и всех автолифтов в СССР) с 1960 до начала 1970-х гг.  
**АЛ-2А** - модификация АЛ-2 с упрощенной формой кузова  
**АЛ-3** - автолифт на доработанном шасси грузового автомобиля КАЗ-608 "Колхида". Был разработан в 1971 г.  
**АЛ-3А** - модификация АЛ-3 на шасси грузового автомобиля ЗиЛ-130Г. Основное отличие автолифта АЛ-3А от других модификаций автолифтов - усовершенствованный несущий бескаркасный панельный кузов, снабженный термоизоляцией.  
**АЛ-3АМ** - модернизированный вариант автолифта АЛ-3А  
**АЛ-3Б** - модернизированный вариант автолифта АЛ-3А. В последние советские годы предполагался как замена автолифта АЛ-3А, но по всей видимости дальше опытного экземпляра дело не сдвинулось.  
**АЛ-6** - также был разработан на шасси автомобиля ЗиЛ-130Г. Отличается от ранее выпущенных и эксплуатируемых в гражданской авиации автолифтов тем, что оборудован передней подъемной площадкой, на которой установлены выдвижная площадка и две пары выдвижных упоров. Рама шасси автомобиля ЗиЛ-130Г для автолифта АЛ-6 также была доработана. Необходимость разработки АЛ-6 в СССР возникла из-за появления самолета Ту-144.  
**АЛ-8** - опытный автолифт на шасси ЗиЛ-130  
**АЛ-13** - автолифт с "КУНГообразным" кузовом со скошенными верхними гранями  
**АПК-1** - автомобиль с подъемным кузовом. Был разработан в 1950-х гг. на шасси автомобиля ЗиС-150, в серийном производстве шел на шасси ЗиЛ-164. Родоначальник такого типа автомобилей в ГВФ СССР.  
**АПК-3** - автомобиль с подъемным кузовом на шасси автомобиля ЗиЛ-164.  
**АПК-6** - автомобиль с подъемным кузовом на шасси автомобиля МАЗ-200.  
**АПК-6М** - модификация на шасси МАЗ-500.  
**АПК-6МА** - модификация на шасси МАЗ-500А.  
**АПК-9** - автомобиль с подъемным кузовом на шасси автомобиля ЗиЛ-130. Серийно выпускался с 1964 по 1970 гг. на заводе №85 ГА.  
**АПК-10** - автомобиль с подъемным кузовом на шасси автомобиля ЗиЛ-130Г-76. Был разработан на 85-м заводе ГА.  
**АПК-10А** - модификация АПК-10.  
**АПК-10К** - модификация АПК-10. Чем они отличаются от АПК-10 не знаю.  
**АПК-12** - автомобиль с подъемным кузовом на доработанном шасси грузового автомобиля ГАЗ-53А. Был разработан на 85-м заводе ГА.