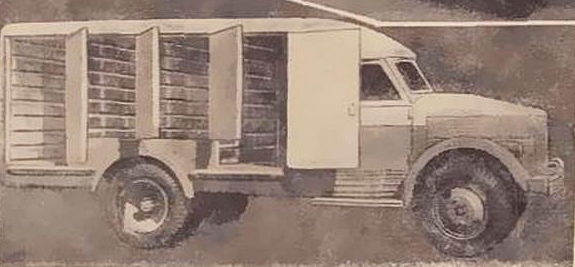
**02-047 Автофургон автобусного типа для перевозки хлебобулочных изделий на шасси ГАЗ-51 4х2, лотков 128 шт., секций 4, мест 2, дверей 2 + 4 в фургоне, полный вес до 5.35 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, мелкими сериями, кузовной завод 1-го треста хлебопекарной промышленности, г. Москва, 1952-53 г. в.**



В историческом плане это моделька еще одно напоминание о неоднократных, еще с довоенных лет, попытках использовать для развоза хлеба автофургоны с кузовами автобусного типа. И не более того, на мой любительский взгляд, так как одного привлекательного внешнего вида, как правило, оказывалось недостаточно и, в конечном итоге, предпочтение отдавалось автофургонам с отдельными от кабины кузовами, которые были значительно дешевле и более надежны и долгосрочны в эксплуатации. Думаю, именно по этой причине достоверных материалов об этой хлебовозке практически нет.

Заметим, что хлебные фургоны Павловского и, особенно, Тартуского заводов, в основе которых лежали серийные автобусные кузова, эксплуатировались несравнимо шире, но проблему доставки хлеба решали не они.

Надеюсь, со временем наши уважаемые автоисторики компетентно осветят эту тему со свойственным им профессионализмом и умением излагать на общедоступном языке.

**Изготовитель:** Кузовной завод Первого Московского Государственного треста хлебопекарной промышленности Главного управления хлебопекарной промышленности СССР Министерства пищевой промышленности СССР.

*Журнал Автомобиль №7 за 1952 год. «Новый кузов для перевозки хлеба»*

«На кузовном заводе 1-го Московского треста хлебопекарной промышленности сконструирован новый кузов для перевозки хлеба. Новый кузов в отличие от старого (устанавливавшегося на шасси автомобиля отдельно от кабины) - автобусного типа, обтекаемой формы и большей вместимости. Дверцы оборудованы замками по типу купе пассажирских вагонов; старые кузовы имели простые запоры со штырями. В ближайшее время все автомобили, обслуживающие булочные столицы, будут оборудованы новыми кузовами».

После войны, когда Горьковский автозавод освоил производство нового базового грузовика ГАЗ-51, хлебные фургоны, конструктивно не отличавшиеся от довоенных фургонов, начали строить на его шасси. Их изготавливали, как правило, силами местных или ведомственных заводов и мастерских.

Среди многочисленных фургонов, изготовленных на базе ГАЗ-51, одними из наиболее интересных и оригинальных были хлебные фургоны, вместимостью 112 лотков, кузовного завода 1-го Московского треста хлебопекарной промышленности. У этих фургонов кабина водителя составляла одно целое с грузовым отсеком и была отделена от грузового отделения специальной перегородкой. Каркасный кузов монтировался на шасси ГАЗ-51 с удлиненной в заднем свесе рамой и был разделен на четыре секции с самостоятельной одностворчатой дверью каждая. Каркас выполнен. из дуба или дуба и сосны и скреплен железной оковкой. Углы сопряжения боковых стенок с крышей закруглены. Каркас кузова снаружи обшит листовым железом толщиной 0,8—1,0- мм. Для предохранения каркаса от, порчи его перед обшивкой покрывают масляной краской или олифой. Изнутри каркас обшит березовой фанерой толщиной 5 мм. С внутренней стороны фанера покрывается слоем краски, а с наружной оклеивается плотной тканью. Пол настилается из сосновых досок толщиной 25 мм.

В кузове имеется проточно-вытяжная вентиляция простейшего типа. На крыша кузова имеются вентиляционные отверстия. В дне кузова предусмотрены отверстия для стока воды при внутренней мойке автомобиля.

Выпускались такие автомобили в небольших количествах с 1952 года.

Павловский автобусный завод выпускал в достаточно больших количествах унифицированные с автобусами хлебные фургоны ПАЗ-657, но они были слишком дороги и не могли решить проблему обеспечения страны фургонами-хлебовозами. Как следствие, на Горьковском заводе торгового машиностроения в 1957 году были разработаны новый фургон КХА-2-57 на шасси ГАЗ-51А и прицеп к нему для перевозки хлеба, техническую документацию на который передали сразу нескольким заводам. Со временем этот хлебный фургон стал самым массовым в стране.

*Справка. mintorgmuseum.ru*

Система управления хлебопекарной промышленности г. Москвы начала складываться на организационно-управленческой основе, когда на основании распоряжения от 02 апреля 1931 года по отраслевому объединению хлебопечения г. Москвы, был создан «Московский городской трест хлебопечения». Трест объединял и направлял работу 300 предприятий и трудовых коллективов пекарен кооперации и государственного сектора.

С 1 января 1936 года Московский городской трест хлебопечения был преобразован в «Первый Московский Государственный трест хлебопекарной промышленности» Главного Управления хлебопекарной промышленности СССР (Главхлеб СССР) во главе с В. П. Зотовым, который впоследствии возглавил Министерство пищевой промышленности СССР

В 1946 году трест, не меняя своего наименования, переходит в ведение Главного управления хлебопекарной промышленности СССР Министерства пищевой промышленности СССР. В марте 1953 года - переходит в ведение Главхлеба в Министерства легкой и пищевой промышленности СССР, а в 1955 году в ведение Главхлеба Министерства промышленности продовольственных товаров РСФСР, утратив статус Треста союзного значения

В январе 1980 года Управление хлебопекарной промышленности переведено в структурное подразделение Исполкома Моссовета и находилось в подчинении Исполкома Моссовета и Министерства пищевой промышленности РСФСР. В 1986 году, в связи с передачей Управлению предприятий макаронной промышленности города Москвы, оно называлось «Управление хлебопекарной и макаронной промышленности Мосгорисполкома». Наибольшие структурно-организационные изменения в системе руководства отраслью произошли в 1989-1993 г. С 01. 01. 1989 года по решению Московского городского Совета ХХ созыва от 106.08.1988 года с 1 января 1989 г. создано Московское территориальное производственное объединение хлебопекарных и макаронных предприятий «Мосгорхлебпром». В последствии (в ноябре 1990 г.) ПО «Мосгорхлебпром» было преобразовано в Концерн «Мосхлеб». Президентом Концерна был утвержден М. А. Коваленко, а 20 декабря 1993 года на учредительном собрании акционеров было создано открытое акционерное общество «Мосхлеб».

**ГАЗ-51**

Массовый советский грузовой автомобиль грузоподъемностью 2,5 тонны, который выпускался на Горьковском автозаводе в период с 1946 по 1975 год. Конструкторам удалось создать простой и надёжный грузовик. Первые ГАЗ-51 оснащались деревометаллической кабиной и кузовом с открывающимся задним бортом.

ГАЗ-51 при достаточно высокой прочности, выносливости и экономичности обладал приличной скоростью - 70 км/ч, удобством и легкостью управления, которые были обеспечены подвеской с эффективными амортизаторами. По производительности (из расчета расхода топлива на тонно-километр) ГАЗ-51 был эффективнее ГАЗ-АА на 28-36%.

Двигатель ГАЗ-51 представлял собой дальнейшее развитие силового агрегата ГАЗ-11, но с некоторыми изменениями.