**02-576 Т-246 фургон на шасси ГАЗ-51А 4х2 для доставки мебели населению в собранном виде, дверь одна распашная сзади, грузоподъемность до 1.9 т, объём кузова до 15 м3, полный вес до 5.4 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, Управление АРЗ Моссовета, Москва, ориентировочно 1958-65 г. в.**



Первоисточников со сведениями о разработке конструкции, описании и характеристиках, производстве и эксплуатации прототипа этой модельки, как и о многих других специальных автомобилях ведомственного изготовления, в широком доступе не найдено. С фотографиями прототипа, к счастью, весьма неплохо. Уважение и благодарность Евгению Петракову за фото и его сыну Александру за то, что щедро поделился ими.

Без претензий на истину, рассмотрев нижеприведенные тексты и приложенные фотографии, о прототипе модели предположу следующее. Изготовление фургона Т-246 началось не позднее 1959 г., вероятнее - в 1958. В связи с тем, что свои Проектно-конструкторское бюро и авторемзаводы появились в Главмосавтотрансе только в 1964 г. с передачей их из Управления авторемзаводами Моссовета, разработка и производство Т-246 осуществлялось именно этим управлением.

Судя по фото, значительная часть фургонов (если не большинство) изготавливались для установки на б/у шасси. Даже на Выставке спецавтомобилей, приуроченной ко 2-му съезду профсоюзов. работников автотранспорта в 1960 г. демонстрировался автофургон на шасси ГАЗ-51А с «Автозаводом им. Молотова» на боковине капота, бывшем ранее бортовым. Тем более, что еще в начале 1960-х г. на автобазе №49 Главмосавтотранса появились мебельные фургоны ГЗТМ-954 на шасси ГАЗ-51ШМ, имевшие лучшие эксплуатационные качества.

Как и на ГЗТМ, запустившем в 1965 г. взамен ГЗТМ-954 серийное изготовление нового мебельного фургона ГЗСА-893А, в системе Главмосавтотранса на замену Т-246 готовили к производству мебельный фургон Т-305 на шасси ГАЗ-52-01. Предположу, что к этому времени выпуск Т-246 был свернут.

*http://denisovets.ru/aremkuz/aremkuzpages/furniture51.html*

… В октябре 1953 года по заданию Исполкома Московского городского совета Проектно-конструкторское бюро Управления авторемзаводами Моссовета и завод «Аремкуз» приступили к созданию на базе ГАЗ-51 и ЗиС-150 специализированных фургонов для перевозки товаров народного потребления разного типа. Одним из требований, предъявленных к этой группе автомобилей, являлась унификация их кузовов по конструкции каркасов и арматуре, а специализация машин по группам товаров должна была осуществляться путем изменения внутренней планировки, внутреннего оборудования и расположению дверей. Отталкиваясь от этого требования, были разработаны три типа деревянных каркасов: автобусного типа нормального габарита для монтажа на шасси ГАЗ-51, автобусного типа нормального габарита для монтажа на шасси ЗиС-150 и кузов большого габарита для монтажа на шасси ГАЗ-51.

… Деревянный каркас этого фургона *(большого габарита)* был разработан, отталкиваясь от конструкции товаро-пассажирского такси *(модернизированный кузов АКЗ-51 обр. 1953 г.)*, выпускавшегося в то время «Аремкузом», и в целом был идентичен ему по обвязке, расположению брусьев и общей конфигурации, но габаритные размеры по высоте были значительно увеличены – внутренняя высота от пола до низа крыши составила 2000 мм (расстояние от нижнего края юбки кузова до крыши – 2720 мм). Основной сферой применения кузова большого габарита предполагалась перевозка мебели и головных уборов – товаров габаритных, но имеющих сравнительно малый вес каждой единицы.

В зависимости от назначения – мебель или головные уборы – различалась и комплектация машины. В частности, для перевозки мебели в кузове были предусмотрены плотные ватные маты для предохранения мебели от царапин при соприкосновении с кузовом. Кроме того, во избежание перемещения по кузову при движении машины, мебель фиксировалась специальными ремнями. По обеим сторонам кузова находились грузовые двери: раздвижные по левому борту и поднимающиеся под потолок двери-жалюзи по правому борту. Учитывая высокий уровень пола машины, для погрузки и разгрузки мебели были предусмотрены специальные трапы, в транспортном положении убирающиеся под пол кузова и прикрываемые откидными лючками в юбке кузова. Пол кузова был выполнен ровным, надколесные ниши отсутствовали. Такелажный инвентарь хранился в отсеке над кабиной, при этом сама кабина, расширившаяся почти до габаритов кузова, позволила разместить трех человек – водителя и двух грузчиков.

…. Аремкузовцы к решению специфических проблем подошли, пожалуй, слишком творчески, взяв за основу автобусный кузов. В результате их фургон получился очень сложным конструктивно. От ГАЗ-51 остались только шасси и капот. … Практика показала, что для транспортировки мебели из магазина достаточно обычной высокой будки с двустворчатой дверью на всю площадь задней стенки. Специфика сводилась к оборудованию короба изнутри настенными предохранительными валиками и проушинами для дополнительного крепежа. На пол укладывались рейки, страхующие мебель снизу. Изготавливать такие будки было гораздо проще, а главное, для производства фургонов не требовалось переделывать кабины грузовиков. По существу, производство сводилось к монтажу будки на раму.

Мебельные фургоны в середине 1950-х начали выпускать авторемонтные заводы Мосгорисполкома и Ленгорисполкома, а также кузовные мастерские в других крупных городах страны, используя в качестве базового единственное доступное шасси — ГАЗ-51. Но далеко не все транспортные предприятия, занимающиеся перевозкой мебели, могли себе позволить самостоятельную постройку необходимого подвижного состава. Решать вопрос производства подобных фургонов следовало на общесоюзном уровне. Главным поставщиком мебельных фургонов «определили» Горьковский завод транспортного машиностроения (ГЗТМ), основной спецификой которого было производство фургонов различного назначения.

Первым массовым советским мебельным фургоном стал ГЗТМ-954 на шасси ГАЗ-51А. Его производство освоили в 1956 г.

*Из истории ГУП "Мосавтотранс"*

*https://web.archive.org/web/20131113191749/http://www.mosautotrans.ru/index.php/aboutpredpriyatie/history*

В мае 1955 году в соответствии с постановлением Совета Министров СССР было создано Главное управление автомобильного транспорта Мосгорисполкома – Главмосавтотранс.

… В целях лучшего использования производственных мощностей и дальнейшего развития автотранспортной отрасли в 1964 году управление авторемзаводов, было передано в подчинение Главмосавтотрансу. Таким образом, в его состав вошли 9 авторемонтных заводов. С присоединением к Главку Управления авторемзаводов к нему перешли также 7 станций техобслуживания. На их базе было создано специализированное производственное объединение «Мосавтотехобслуживание».

В декабре 1965 года на базе небольшого ПКБ было создано проектно-конструкторское бюро Главмосавтотранса.

*Автор К. Андреев*

В России, как до революции, так и после нее — вплоть до середины 30-х годов, основным средством доставки мебели оставались тихоходные, но надежные ломовые извозчики. В 1930-х главным заказчиком мебельных перевозок в советской России стала стремительно нарождающаяся бюрократия.

Простые граждане в быту довольствовались малым. Перевезти незатейливый деревянный стол или металлическую кровать с панцирной сеткой можно было в кузове обыкновенной бортовой полуторки. А многочисленные государственные и партийные чиновники «обрастали» шкафами, секретерами и, конечно, монументальными письменными столами. Такую мебель уже следовало перевозить бережно — защищать и от атмосферных осадков, и от механических повреждений. Однако до войны производство специализированных мебельных фургонов не было налажено, что и неудивительно. Ведь существовали грузы, в значительно большей степени нуждавшиеся в спецтранспорте, например, хлеб или скоропортящиеся продукты, поэтому немногочисленные предприятия, специализировавшиеся на оснащении грузовых шасси профильными «будками», производили, главным о6разом изотермические и хлебные фургоны. Для перевозки мебели использовали тентованные грузовики, а сохранность хрупкого груза обеспечивали подручными средствами — веревками и ветошью. Впоследствии именно этот опыт пригодился при разработке специализированных мебельных фургонов.

Прорыв произошел в 1950-х, когда страна оправилась от последствий войны и сотни тысяч новоселов начали въезжать в новые дома. Существенно повысился уровень жизни простых людей. Они уже могли себе позволить обставить квартиры новой нехитрой мебелью. На ее перевозку возник массовый спрос, а у переживающей подъем промышленности наконец появилась возможность наладить производство специализированных мебельных фургонов.

Первой ласточкой стал фургон на шасси ГАЗ-51, разработанный и выпускавшийся Московским авторемонтным кузовным заводом «Аремкуз». При его создании был учтен весь накопленный опыт мебельных перевозок. Главной проблемой являлись особенности погрузки-выгрузки. Тяжелые и громоздкие шкафы, серванты или рояли требовали как можно более просторных створок и, по возможности, низкого уровня пола. Кроме того, мебель следовало защитить от механических повреждений при транспортировке. Аремкузовцы к решению специфических проблем подошли, пожалуй, слишком творчески, взяв за основу автобусный кузов. В результате их фургон получился очень сложным конструктивно. От ГАЗ-51 остались только шасси и капот. За капотом следовала оригинальная кабина, архитектурно объединенная с грузовым отсеком. В плане кабина расширялась к бортам фургона, как у автобуса ГЗА-651, а в профиль крыша очень высокой «будки» покатой дугой опускалась к лобовому стеклу. Погрузка-выгрузка осуществлялась через два широких проема в правой стенке фургона, причем закрывались эти проемы своеобразными складными многосекционными жалюзи, последовательно поднимающимися вверх. С высотой грузовой платформы ничего поделать было нельзя — ее определяла высота рамы базового автомобиля, поэтому для облегчения погрузочных работ проемы снабдили выдвижными лестничными трапами, спрятанными в коробах под полом. Цельнометаллическая обшивка будки не заканчивалась уровнем рамы, а продолжалась ниже, образуя «юбку», из которой вышеупомянутые трапы и выдвигались. Для обеспечения сохранности мебели в фургоне имелись закрепленные в несколько рядов мягкие валики, а также проушины, позволявшие фиксировать веревки и мягкие прокладки.

Для централизованной перевозки мебели с фабрик в магазины на том же «Аремкузе» наладили производство мебельных фургонов-полуприцепов для тягача ГАЗ-51П. Высокий (внутренний объем 27 м3), оснащенный световыми окошками фургон с широкими распашными дверьми сбоку и сзади, оказался очень удобным в эксплуатации, определив требования к подобным

конструкциями на многие годы вперед.

Практика показала, что для транспортировки мебели из магазина достаточно обычной высокой будки с двустворчатой дверью на всю площадь задней стенки. Специфика сводилась к оборудованию короба изнутри настенными предохранительными валиками и проушинами для дополнительного крепежа. На пол укладывались рейки, страхующие мебель снизу. Эти же рейки позволяли укладывать выдвижной погрузочный трап прямо на пол фургона. Изготавливать такие будки было гораздо проще, а главное, для производства фургонов не требовалось переделывать кабины грузовиков. По существу, производство сводилось к монтажу будки на раму.

Мебельные фургоны в середине 1950-х начали выпускать авторемонтные заводы Мосгорисполкома и Ленгорисполкома, а также кузовные мастерские в других крупных городах страны, используя в качестве базового единственное доступное шасси — ГАЗ-51. Но далеко не все транспортные предприятия, занимающиеся перевозкой мебели, могли себе позволить самостоятельную постройку необходимого подвижного состава. Решать вопрос производстве подобных фургонов следовало на общесоюзном уровне. Главным поставщиком мебельных фургонов «определили» Горьковский завод транспортного машиностроения (ГЗТМ), основной спецификой которого было производство фургонов различного назначения.

Первым массовым советским мебельным фургоном стал ГЗТМ-954 на шасси ГАЗ-51А. Его производство освоили в 1956 г. Фургоны-мебелевозы должны были удовлетворять следующим эксплуатационным требованиям: высота кузова — обеспечивать перевозку мебельных изделий в вертикальном положении, пол кузова должен быть ровным, а погрузочная высота — по возможности наименьшей. Но именно с последним у советских мебелевозов всегда была проблема — шасси среднетоннажных «газонов» не позволяли делать погрузочную высоту менее 1,1 метра, в то время как для погрузки мебели эта высота не должна превышать 0,6-0,65 метра. Для перевозки громоздкой бытовой техники и крупногабаритных предметов интерьера освоили выпуск фургонов, оснащенных задним грузоподъемным бортом с гидроприводом, способным

поднимать груз весом до 500 килограммов.

В 70-80-е годы большим спросом пользовался мебельный фургон ГЗСА-893А на шасси ГАЗ-52-01, выпуск которого освоили на Горьковском заводе специализированных автомобилей (ГЗСА, бывший ГЗТМ) еще в 1965 г. Его конструкция не изменялась много лет, и с производства фургон сняли лишь в конце 80-х годов.

**В Москве подобные фургоны Т-305 (на шасси ГАЗ-52-01) изготавливали в системе Главмосавтотранса**. В отличие от горьковского деревометаллического фургона, московские мебелевозы имели цельнометаллическую конструкцию (с меньшим объемом кузова и меньшей на 100 кг грузоподъемностью — 1900 кг). Кроме того, в кузове были предусмотрены три откидных сиденья для грузчиков, а для перевозки стекол и зеркал имелся специальный ящик.

Одновременно с массовым производством мебельных фургонов развивалась централизованная система оказания транспортных услуг населению. Появились специальные организации, ведающие подобными перевозками. Например, в Москве — Мострансагентство при Главмосавтотрансе. Для осуществления доставки на дом приобретенной гражданами в магазинах мебели транспортно-экспедиционные предприятия заключали соответствующие хозяйственные договоры с торговыми организациями. Заказ на перевозку мебели, как правило, принимался и оформлялся в присутствии заказчика. Оплата осуществлялась покилометрово, в зависимости от расстояния от мебельного магазина до дома заказчика. Кроме того, существовали отдельные расценки на погрузку, разгрузку и подъем мебели в квартиру. Оплата подъема рассчитывалась поэтажно, причем в отличие от прочих грузов, расчет по которым производился по фиксированному тарифу за требующую более бережного отношения мебель приходилось

платить определенный процент от ее стоимости.

Какое-то время транспорт для перевозки мебели развивался лишь в сторону увеличения габаритов (максимальной площади). Эффективность использования машин виделась в возможности перевезти за один рейс как можно больше «предметов». С тем, что номинальная грузоподъемность фургонов используется не более чем на 40% (особенностью мебели того периода был малый объемный вес), приходилось мириться.

Сегодня специализированные мебельные фургоны, в том виде, котором их привыкли видеть в советское время, не производятся. Причин здесь несколько. Во-первых, новая мебель продается

исключительно в разобранном виде. Во-вторых, исчезла система трансагентств, централизованно занимавшихся перевозкой мебели и вещей и являвшихся основным «потребителем» специализированных фургонов. В наши дни так называемые «мебельные» фургоны ничем не отличаются от обычных промтоварных, кроме увеличенного объема за счет высоты крыши.

*Справка.* Долгое время едва ли не половину всего мебельного автопарка страны составляли

фургоны ГЗТМ-954 на шасси ГАЗ-51, производство которых в 1956 г. освоил Горьковский завод торгового машиностроения. Деревянный каркас этого фургона снаружи обшивался листовой сталью, крыша покрывалась фанерой, по которой натягивалась парусина. Внутри для предохранения мебели от повреждений по всему периметру устанавливались в три ряда полумягкие валики. Вдоль крыши внутри кузова были натянуты в три ряда струны, на которых

подвешивались мягкие жгуты-прокладки для разделения мебели. В задней стенке имелась двухстворчатая дверь, открывавшаяся до соприкосновения с боковинами, проем двери был равен внутренней ширине и высоте кузова. Для облегчения погрузки в задней части кузова ставили трап с рольгангами, в транспортном положении убиравшийся на продольные брусья основания.

В 1965 г. на смену ГЗТМ-954 пришел мебельный фургон ГЗТМ-893А, выпускавшийся на длиннобазном шасси ГАЗ-52А (с 1966 г. это шасси получило обозначение ГАЗ-52-01). Его грузоподъемность составляла все те же две тонны, однако внутренние габариты будки увеличились. Если у ГЗТМ-954 они составляли 3540x2100x2100 мм, то у ГЗТМ-893А достигли 3750x2215 (ширина)х2100 (высота), что позволило увеличить полезный объем фургона с 15 до 17,3 м3.