

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 39 900 бел. руб., 990 тенге



№56

АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-3302 ГАЗель
ЭВАКУАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 56, 2013
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066,
г. Москва, ул. Александра
Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному
адресу не принимаются.

Генеральный директор:
Николаос Скилакис

Главный редактор:
Анастасия Жаркова

Финансовый директор:
Наталия Василенко

Коммерческий директор:
Александр Якутов

Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук

Младший менеджер по продукту:
Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
в Федеральной службе
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомен-
дуем приобретать выпуски
в одном и том же киоске
и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 105066, г. Москва,
а/я 13, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Пожалуйста, указывайте
в письмах свои контактные
данные для обратной связи
(телефон или e-mail).
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен
Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
Юридический адрес: 01032, Украина,
г. Киев, ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор:
Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Украина, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостині»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул.Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:
+375 17 279-87-87
(пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь,
220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная
цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн.,
39900 бел. руб., 990 тенге

Издатель оставляет за собой
право увеличить розничную
цену выпусков.

Издатель оставляет
за собой право изменять
последовательность
номеров и их содержание.

Неотъемлемой частью
каждого выпуска является
приложение — модель-копия
автомобиля в масштабе 1:43.

Издатель благодарит
за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Дениса Дементьева,
текст Максима Шелепенкова

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест
Маркетинг», 08500, Украина,
Киевская область, г. Фастов,
ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 80 000 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2013

Дата выхода в России: 05.10.2013

2013

Современные автоэвакуаторы производства ООО «СпецБук-сир» на шасси Volvo: слева — платформенный автоэвакуатор, который может перевозить грузовики методом полной погрузки; справа — автоэвакуатор OMArS 120T, способный эвакуировать транспортное средство полной массой до 80 тонн (оснащен телескопической стрелой)



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;

3–7 (все), 10–11 (все), 12 (низ, справа),

13, 14 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова;

12 (верх слева), 14 (верх): © РИА «Новости»;

8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;

15: © DioMedia; последняя обложка: © ООО «Де Агостини».



Наверное, каждый водитель сталкивался с такой проблемой, как срочная транспортировка поломавшегося автомобиля. Сегодня уже трудно представить жизнь автомобилистов без эвакуаторов. А ведь еще совсем недавно о них можно было только мечтать...



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

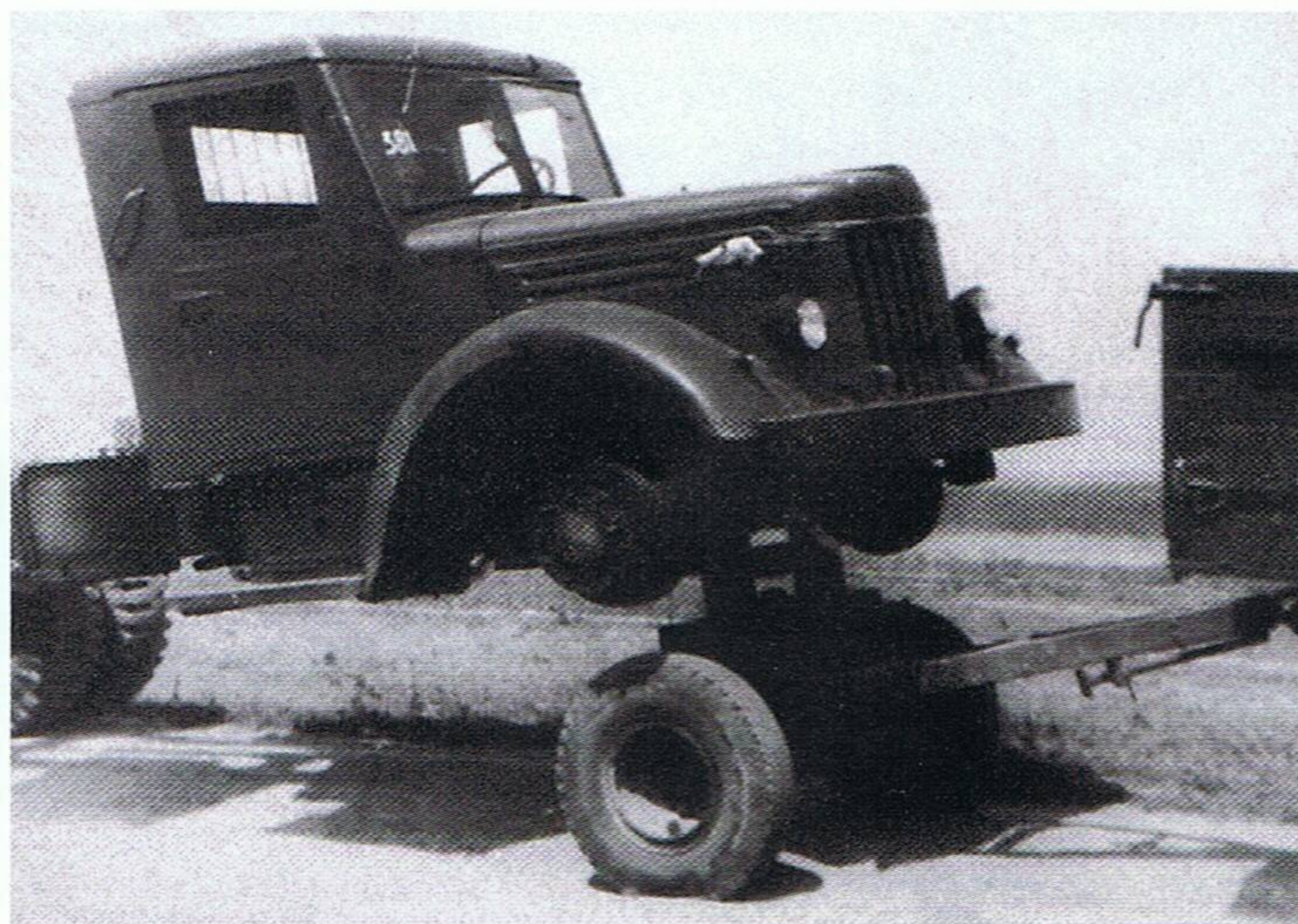
Автоэвакуаторы — незаменимая скорая помощь на дороге

Если полистать старые учебники для водителей, то в них рекомендовалось в случае неустранимой на месте неисправности искать буксир и транспортировать автомобиль на гибкой или жесткой сцепке, либо организовывать эвакуацию машины подручными средствами способом частичной погрузки. В особо сложных случаях неисправную машину можно было погрузить в кузов другой машины, задействовав для этого автокран.

В СССР вообще не существовало техники, которая предназначалась бы для эвакуации транспортных средств, и счастливые обладатели автомобилей были вынуждены прибегать к помощи проезжающих мимо машин или идти на поклон в ближайшее автохозяйство. Профессиональным водителям было проще — на родной автобазе имелся в наличии и подходящий буксир, и автокран. Впрочем, и частнику, где-то гласно, а где-то не очень, практически всегда удавалось проблему решить.

Так продолжалось до начала 70-х годов, когда стало понятно, что заниматься подобной «самодеятельностью» дальше просто нельзя. Крупные автохозяйства стали своими силами приспособливать имеющиеся автомобили к роли постоянного эвакуатора. Кто-то решал эту проблему простой установкой балласта в кузов полноприводного грузовика и оснащением его откидной жесткой сцепкой, а кто-то — более серьезной разработкой гидравлических подъемных захватов (в задней части специально для этого выделенных грузовиков) и установкой мощных лебедок.

В это же время задумались и о технической помощи на дорогах частникам, в том числе и об эвакуации автомобилей. В Москве при Главмосавтотрансе было создано специализированное производственное объединение «Мосавтотехобслуживание»,

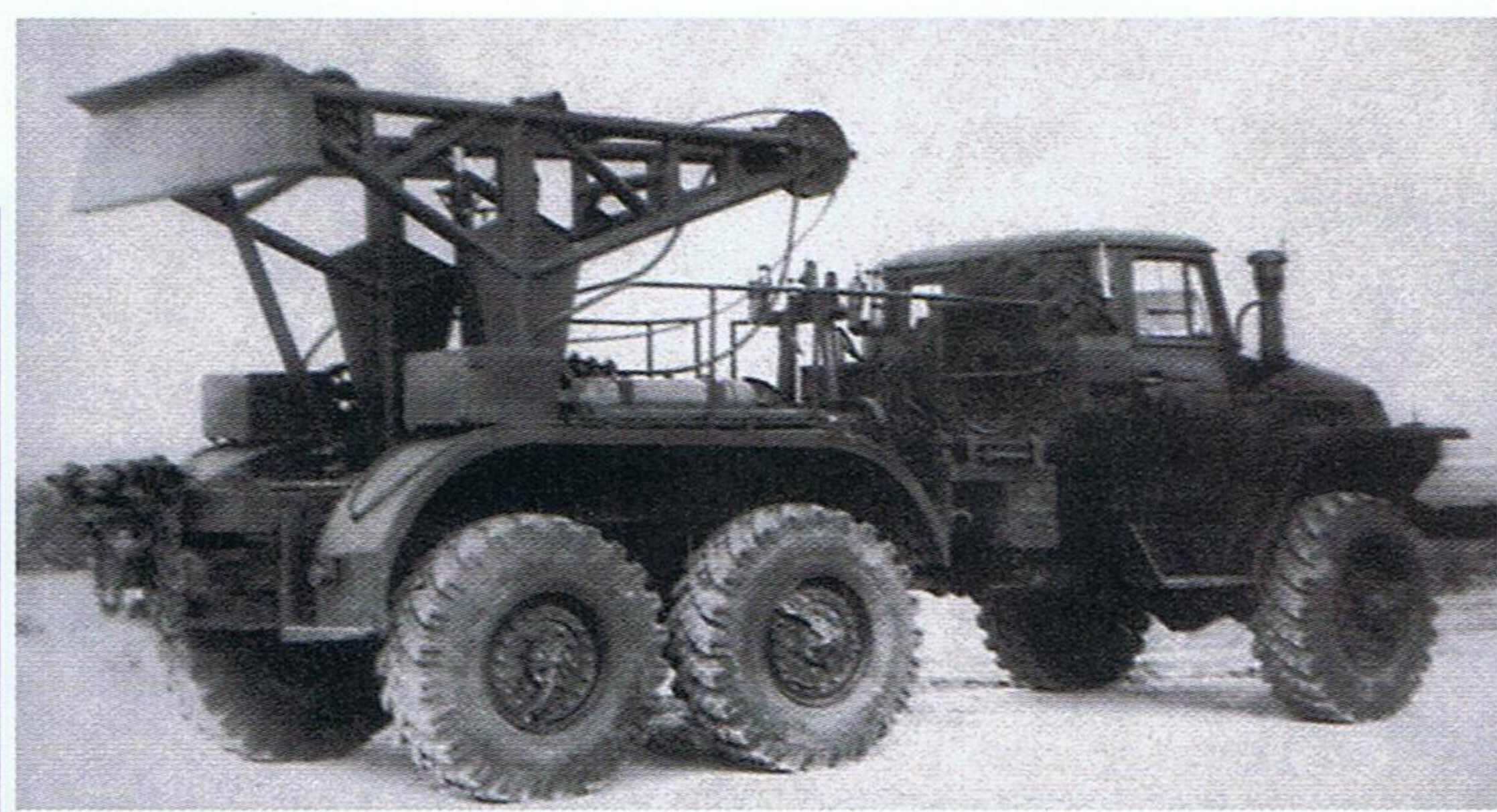


Эвакуация неисправного автомобиля методом частичной погрузки (50-е годы прошлого века)

на вооружение которого поступили доморощенные эвакуаторы — как правило, короткобазные ЗИЛ-130, оснащенные краном-манипулятором производства Львовского завода автопогрузчиков. Такой эвакуатор мог справиться практически с любой легковушкой того времени: вытянуть ее из кювета или поднять и подцепить к себе методом частичной погрузки, для чего в задней части тягача имелись соответствующие приспособления.

Со временем московский опыт, как крупных автобаз, так и сервисной станции для обслуживания автовладельцев, распространился и в регионах.

В Москве к Олимпиаде-80 стали подтягивать до общемирового уровня многие виды сервиса: торговлю, гостиничное обслуживание и т.д. Не обошли своим вниманием чиновники и организацию эвакуации



1965

Один из первых отечественных эвакуаторов, спроектированный на 38-м заводе МО в Бронницах



Эвакуатор *Isoli* на шасси *Magirus Deutz*, приобретенный к московской Олимпиаде-80

неисправного автотранспорта. Именно тогда для «Мосавтотехобслуживания» закупили импортные эвакуаторы, в основном, итальянские *Isoli* на шасси среднетоннажных грузовиков *Magirus Deutz*. Среди них выделялись эвакуаторы, способные с помощью специальной поворачивающейся ramпы в задней части платформы поднять неисправный автомобиль и полностью его погрузить на свою платформу.

После Олимпиады о проблеме эвакуации частных автомобилей благополучно забыли больше чем на десятилетие, до наступления рыночных отношений, когда предприимчивые люди стали ввозить в страну подержанные импортные эвакуаторы и предлагать свои услуги в частном порядке.

Иначе складывалась судьба эвакуаторов, предназначенных для грузового транспорта, в советское время исключительно

государственного. Практически все конструкции, созданные в СССР в 70–80-е годы, были пригодны лишь для того, чтобы на ровной асфальтовой дороге подцепить неисправный грузовик методом частичной погрузки и отбуксировать его в гараж. Но жизнь оказалась многограннее, эвакуация чаще всего требовалась грузовикам, которые в силу каких-то обстоятельств перевернулись на дороге или, того хуже, «ушли в кювет». Тут обычные тягачи были бессильны, требовалась мощная автокрановая техника. Тем временем за рубежом уже давно был налажен выпуск универсальных эвакуаторов, оснащенных мощной крановой стрелой и различными приспособлениями (лебедками, домкратами, специальными захватами и т.д.), способными справиться практически с любой задачей, насколько бы сложной она ни выглядела изначально.

1979

Эвакуатор «Мосавтотехобслуживания», изготовленный на базе грузовика ЗИЛ-130



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

2004



Эвакуатор на шасси КАМАЗ-4310,
изготовленный в Бронницах

В СССР подобной техникой обзавелось производственное объединение «Совинтеравтосервис», оказывающее техническую помощь зарубежному автотранспорту, осуществляющему международные перевозки по дорогам нашей страны.

Самым известным эвакуатором в 1980-х стал КрАЗ-255Б, оснащенный импортной эвакуационной установкой.

Естественно, зарубежный, а отчасти уже и советский опыт не был оставлен без внимания. И тут нужно сказать спасибо Главмосавтотрансу. Недалеко от «трех вокзалов» в Москве расположился

небольшой филиал автобазы №1, который в 80-х годах специализировался исключительно на оказании технической помощи всему разветвленному автохозяйству Москвы и области. Надо сказать, что практически все спецмашины для эвакуации автомобилей были разработаны и созданы именно здесь, силами персонала автобазы, в небольших, но хорошо оборудованных мастерских. Поистине, в 80-е годы это место стало «мозговым центром» автоэвакуации. Какие только конструкции здесь ни создавались, в дело шли все марки отечественных грузовиков: ЗИЛы, МАЗы, КрАЗы.



1999

Эвакуатор на базе КрАЗ-255Б, изготовленный
«Совинтеравтосервисом»

В России первые образцы спецтехники для перевозки автомобилей появились в 1970-х

С развалом СССР многое изменилось — поменялись приоритеты и в деле эвакуации автотранспорта. Развалилась мощная система Главмосавтотранса, все ее структурные подразделения были приватизированы. Приказал долго жить и филиал.

Тогда же традиционных военных заказов практически лишился Опытный военный завод №38 в Бронницах, где с пятидесятых годов разрабатывались и выпускались ремонтные и эвакуационные машины для армии. Армейские разработки нашли гражданское применение. Однако бронницкие эвакуаторы годились для «локальных» нужд и редко использовались для экстренной помощи на автомобильных трассах.

Тем временем междугородние и международные автоперевозки росли с каждым годом, увеличивался тоннаж грузовиков, совсем не редкостью на дорогах стали «фуры» полной массой 40 тонн. В случае аварии для их эвакуации требовалась особая и очень дорогая спасательная техника.

Несмотря на запредельную стоимость (современный автоэвакуатор для грузовых автомобилей может стоить до 1 миллиона долларов), нашлись компании, которые на свой страх и риск стали приобретать такие машины за рубежом. И не прогадали — спрос



Эвакуатор ЭТС-4 модели 6830 от НПК «РАНКО» на базе МАЗ-630305

на услуги автоэвакуаторов растет год от года. И не потому, что аварий становится больше, просто в критической ситуации подъем завалившего на бок автомобиля лучше доверить профессионалам, чем пытаться осуществить это самостоятельно.

Во-первых, профессионалы не нанесут машине еще больших увечий, во-вторых, сделают это намного быстрее, и не только поставят грузовик «на колеса», но и сами его отбуксируют в нужное место. Кроме того, современные автоэвакуаторы могут справиться не только с автомобилем-тягачом, но и с его полуприцепом, причем отдельно от тягача, если это будет необходимо.

Основным рабочим элементом таких эвакуаторов является стальной «гусь», при помощи которого осуществляется подъем передней или задней оси эвакуируемого автомобиля. Для «подтаскивания» автомобиля предусмотрено несколько мощных лебедок. Для повышения устойчивости у эвакуатора имеются передние и задние гидравлические аутригеры (выдвижные «лапы»).

Сегодня в России производством автоэвакуаторов различной сложности и назначения занимаются такие компании, как «Чайка-НН», «Смартэко», «Центртранстехмаш», Технополис, ИМФ «Спецавтомаш», «СпецБуксир» и др.



Эвакуатор «Чайка-Сервис» на шасси КАМАЗ-6520

2007



ГАЗ-3302 «ГАЗель»

**АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ**



ГАЗ-3302 «ГАЗель» (мод. 278404)

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

В конце 1990-х в России стали появляться автоэвакуаторы, способные перевозить большегрузную технику



Эвакуатор «Чайка-Сервис» модели 278404

Как уже говорилось выше, в 90-е годы в нашу страну в частном порядке было ввезено много подержанных автоэвакуаторов (новые стоили слишком дорого), в основном рассчитанных на погрузку и транспортировку автомобилей массой до трех тонн. В этот диапазон попадали практически все легковые автомобили, эксплуатируемые частными владельцами, а также микроавтобусы и легкие грузовички, включая популярные «Соболи» и «ГАЗели». Аналогичные отечественные автомобили в то время практически не выпускались, хотя такие попытки предпринимались неоднократно. Перелом произошел в начале 2000-х, когда автоэвакуаторами заинтересовалось несколько отечественных компаний, и пионером



среди них стала нижегородская «Чайка-НН» (выпускающая машины под брендом «Чайка-Сервис»). Они предложили потребителям недорогой и доступный продукт — простейший автоэвакуатор с платформой ломаного типа на самом дешевом отечественном шасси ГАЗ-3302 «ГАЗель». Погрузка автомобилей



2007

Эвакуатор с краном-манипулятором на базе ЗИЛ-5301



Для уменьшения угла въезда задняя часть платформы эвакуатора имеет заметный изгиб, поэтому их часто называют эвакуаторами с платформой ломаного типа

на такой автоэвакуатор осуществлялась по наклонной рампе с помощью электрической лебедки, установленной в передней части кузова. Для облегчения погрузки из задней части кузова выдвигались или раскладывались аппарели, по которым закатывался неисправный автомобиль.



Для погрузки автомобиля на эвакуаторе имеется электрическая лебедка

Однако на них практически невозможно было загрузить автомобили, имеющие длинные задние свесы (представительские лимузины) или низкую посадку (спортивные или гоночные машины), поэтому со временем спрос на них стал падать, и им на смену пришли автоэвакуаторы со сдвижной опускающей платформой. У таких автоэвакуаторов платформа с помощью гидравлического привода может съезжать назад и практически опускаться на землю, в результате чего угол въезда на нее достигает минимальных значений. Затянуть с помощью лебедки на такие платформы можно любой автомобиль, будь-то лимузин или спортивное авто. Сегодня автоэвакуаторы со сдвижными платформами наиболее

2005

Эвакуатор с платформой ломаного типа на базе ГАЗ-3309



ГАЗ-3302 «ГАЗель» (мод. 278404)

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Автоэвакуатор ГАЗ-3302 «ГАЗель» используется для погрузки, разгрузки и перевозки автомобилей в случае аварии, поломки и нарушения правил парковки



Эвакуатор с краном-манипулятором в работе

популярны, но и у них также есть недостатки. В большинстве случаев они обеспечивают эвакуацию, но бессильны, если автомобиль попал в серьезную аварию и одно или несколько его колес потеряли подвижность. Затащить на платформу такой автомобиль без дополнительных средств (подкатных тележек и т.д.) почти невозможно. Обездвиженные машины проще поднять и сразу установить в кузов.

С этой работой могут справиться автоэвакуаторы, оборудованные кранами-манипуляторами с полноповоротными



ротаторами, способными удерживать в горизонтальном положении автомобили с различным расположением центра тяжести. Естественно, дополнительная установка грузоподъемного оборудования требует существенных затрат, но зато эти



2007

Эвакуатор со сдвижной опускающей платформой на базе китайского грузовика JAC



Эвакуаторы на шасси КАМАЗ-4308 со сдвижной опускной платформой и краном-манипулятором (для службы в пожарной охране)

части неправильно припаркованных или оставленных в неподходящем месте автомобилей. В отличие от автоэвакуаторов платформенного типа, они могут эвакуировать автомобиль из труднодоступных мест или ограниченного другими машинами и площадью пространства, подъехать к нему сбоку, поднять и переместить в свой кузов. Длины и грузоподъемности крановой установки обычно хватает для работы с эвакуируемыми машинами на расстоянии до 6 метров от эвакуатора.

Наиболее сложной разновидностью современных эвакуаторов для легковых автомобилей являются машины со сдвижной платформой и крано-манипуляторной установкой. Они объединяют в себе достоинства всех типов автоэвакуаторов и являются наиболее универсальными, но и стоимость их высока.

В меньшей степени распространены автоэвакуаторы легковых автомобилей, транспортирующие неисправные машины методом частичной погрузки. Они относительно просты в изготовлении и эксплуатации, но сложны в применении, так как требуют большого пространства для подъезда к объекту эвакуации спереди или сзади, и исправной пары колес у этого объекта, способных вращаться во время транспортировки. Единственное их достоинство — быстрота погрузки и разгрузки. Поэтому чаще всего такие эвакуаторы используют для экстренной эвакуации автомобилей, например, на гоночных трассах.



1996

Эвакуатор КО-951 на базе ГАЗ-3302 «ГАЗель» производства Арзамасского завода коммунального машиностроения, транспортирующий машины методом полупогруза

АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



Эвакуатор на вооружении Государственной автоинспекции в Москве

■ Опытный завод №38 Министерства обороны по заказу Мосгортранса изготовил в 2002 г. автоэвакуатор РАУН-48 модели 6997 на базе КраЗ-65101 для буксировки неисправных вагонов трамвая методом частичной погрузки. Для того чтобы машина при буксировке могла четко следовать трамвайной колее, в задней части платформы имеются специальные металлические колеса. Чтобы при эвакуации трамвайный вагон не перевешивал грузовик и не терял управляемость, к переднему бамперу эвакуатора пришлось прикрепить 500-килограммовую балластную плиту. Кабина эвакуатора была рассчитана на бригаду из 6 человек, а сама машина дополнительно комплектовалась подъемной платформой для демонтажа с вагонов неисправных токоприемников.

■ В 1954 г. компания *Mercedes-Benz* специально для эвакуации и транспортировки гоночных автомобилей построила автомобиль, который вошел в историю как «самый быстрый в мире автоэвакуатор». Из-за обтекаемого кузова, низкого силуэта и синего цвета его прозвали «голубое чудо».

■ Самые большие эвакуаторы производятся на базе карьерных самосвалов. Огромные самосвалы тоже иногда ломаются и теряют способность к самостоятельному передвижению. В этих случаях подняться со дна глубокого карьера и вернуться на ремонтную базу им помогают их же собратья, переделанные в тягачи-буксировщики. Наиболее крупные тягачи, полностью отвечающие современным требованиям, созданы на базе самосвалов грузоподъемностью 120 тонн с двигателем мощностью 1300 л. с.

■ На вооружение Государственной автоинспекции автоэвакуаторы стали поступать в середине 1990-х, в связи с резко усложнившейся из-за возросшего количества автомобилей дорожной обстановкой на улицах мегаполисов. Оставленные в проездах, неправильно припаркованные, а то и просто брошенные за ненадобностью автомобили мешали проезду. В некоторых случаях спасти положение могла только срочная эвакуация «нарушителей спокойствия» на штрафные стоянки. В связи с отсутствием отечественных автоэвакуаторов, первое время закупали импортные машины. Сейчас основной парк эвакуаторов в ведении МВД составляют различные модели на шасси ЗИЛ-5301 «Бычок».

■ Идея буксировки транспортных средств родилась в 1916 г. в городе Чаттануга (США) у Эрнеста Холмса. Он занимался ремонтом автомобилей и оказанием технической помощи на дорогах. Как-то ему пришлось вытаскивать из реки *Cadillac* при помощи лебедки, установленной на раму грузовика. Именно этот эпизод вдохновил Холмса на создание специального автомобиля для подобных случаев. Холмс запатентовал свое изобретение и наладил производство эвакуаторов. Очень быстро его автоэвакуаторы стали популярны — их охотно приобретали владельцы автомобильных мастерских.



Автоэвакуатор РАУН-48 модели 6997 на базе КраЗ-65101 для буксировки неисправных вагонов трамвая методом частичной погрузки

БЕРЕГИ РАБОЧУЮ МИНУТУ!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ
600 руб.
рекомендуемая цена
150 грн.
2 490 тенге
129 000 бел. руб.
розничная цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ



ГАЗ-27527 «СОБОЛЬ» ТЕХПОМОЩЬ

DeAGOSTINI

ISSN 2223-0440
00056
9 772223 044772

16+
4 15