



Н.Братащук

Иллюстрации из личного архива изображений
© Фото моделей – ADLER-M

СПЕЦНАЗ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ

Продовольственная служба стала самостоятельной структурой в системе тылового обеспечения Вооружённых Сил СССР в 1959 году, после упразднения соответствующей интендантской службы. Основной задачей продовольственной службы в Вооружённых Силах нашей страны есть обеспечение органов военного управления, объединений, соединений, воинских частей и организаций Вооружённых Сил СССР продовольствием, фуражом, техникой и имуществом продовольственной службы, а также организация питания военнослужащих по установленным нормам. Технические средства подвоза и хранения продовольствия и воды относятся к категории специализированного автомобильного транспорта. Среди прочих задач продовольственной службы, одной из важнейших является сохранение при транспортировках установленного качества продовольствия и воды, непосредственно в боевые порядки. Для выполнения этой задачи решающее значение имеют специализированные автомобили, прицепы и полуприцепы, которые наилучшим образом удовлетворяют требованиям перевозок и хранения продовольствия и воды. Такие технические средства позволяют обеспечить содержание установленных запасов продовольствия, необходимого для организации бесперебойного обеспечения личного состава пищи в полевых условиях.

ВВОДНАЯ

В послевоенное время в «штате» продовольственной службы ВС СССР, появилось немало различных специализированных автомобилей, среди которых особая роль отводилась «хлебозам»: КХА-51 и КК-51, на шасси грузового автомобиля ГАЗ-51/ГАЗ-51А, выпускавшихся Брянским заводом № 111 с 1950 года.

В процессе применения этих спецавтомобилей был накоплен большой опыт: выявлены слабые места и несовершенства конструкции.

Некоторые эксплуатационные потребности продовольственной службы были удовлетворены с появлением с 1970 г. в частях ГЗСА-3704. Но все же, для улучшения продовольственной безопасности ВС нужен был более утилитарный специализированный транспорт.

С 1974 года Брянский завод № 111 начал серийный выпуск новых унифицированных специализированных фургонов: АФХ-53 (автофургон хлебный) и АФК-53 (автофургон комбинированный), которые полностью сменили прежнее семейство спецфургонов. Благодаря полному «пересмотру» конструкции кузовов этих автомобилей, с учётом полученного опыта, удалось достичь значительного увеличения срока эксплуатации, а изменения конструкции дверей и их уплотнений облегчили погрузочно-разгрузочные работы.

ДЕТАЛИ

Базовое шасси – ГАЗ-53Н.

АФХ-53 – автомобиль-фургон хлебный предназначен для подвоза хлеба и булочных продуктов (в лотках).

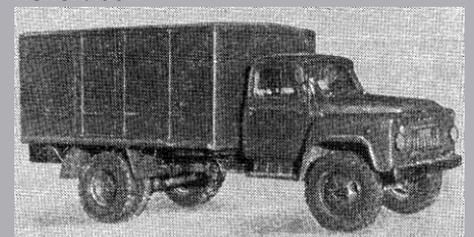
АФК-53 – автомобиль-фургон комбинированный, также, предназначен для одновременного подвоза хлеба и булочных продуктов (в лотках), с возможностью подвоза свежих, охлажденных и замороженных быстропортящихся продуктов.

Основу конструкции АФХ-53/АФК-53 составляет деревометаллический фургон, разделённый на четыре отсека. Только у АФХ-53 все четыре – имеют внутренние металлические фермы для размещения 160 хлебных лотков, а у АФК-53 – таких отсеков три, на 120 лотков. Общий вес перевозимого хлеба – 1920 кг.

Дополнительно, у АФК-53 сзади есть термоизолированный отсек с торцевой дверью – для транспортировки 700 кг соответствующего груза.

Объём отделения для скоропортящихся продуктов составляет 2,55 м³, а площадь пола – 2 м².

Термоизоляционный материал – пенопласт.



ОБЪЕКТ

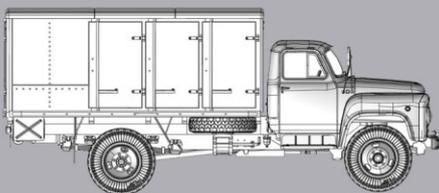
В мае 2017 года DiP Models пополнил свою производственную «линейку», выпустив модель армейского специализированного фургона **АФК-53** на шасси модификации 53Н известного отечественного горьковского среднетоннажного грузовика.



Вопреки устоявшейся традиции, на этот раз новинка представлена одним артикулом: **105317**.

Модель АФК-53 имеет все прогрессивные решения, с которым почитатели продукции DiP Models уже ознакомились ранее:

- колеса на настоящих подшипниках, что не столько повысило «катаемость» модели, но и исправило «развал», который был присущ более ранним моделям грузовиков, сохранив при этом позитивный функционал – колеса поворачиваемые;
- тончайшие стойки зеркал и «дворники», выполненные методом фототравления – стали уже своеобразным стандартом копийности;
- великолепно исполненная оптика с бесцветными «габаритами» и круглыми задними фонарями – безошибочно-узнаваемые, как и катафоты.
- шины с «универсальным» рисунком протектора.



Кузов в виде фургона – в точности повторяет прототип, имеет имитацию расшивки, двери снабжены имитацией завесов и запорных механизмов. В задней части, снизу – дополнительные «ящики» с характерными *х-образными* выштамповками.

Согласно спецификации шасси ГАЗ-53Н, на модели присутствует дополнительный бензобак на 105 л. слева, под спецнадстройкой.

Небольшое усовершенствование коснулось и шасси масштабной мо-

дели: грузовичок имеет характерную приподнятую «осанку», за счёт изменения конструкции заднего моста.

Миниатюрный АФК-53 окрашен в традиционный защитный цвет с приятной «полусатиновой» фактурой.

К общearмейскому виду привнесена «индивидуальность»:

на дверях кабины и сзади размещены отличительный знак ГСВГ (Группы Советских войск в Германии) в виде красно-белого круга со звездой в верхней части и буквами **СА** – в нижней, а также – «тактические обозначения» с цифрой 12. Спереди и сзади есть соот-



ветствующие таблички регистрационных номеров военного образца – **11-30 дв** и буква **т** в перевернутом треугольнике: обозначение транспортной группы. И в завершение описания отмечу, что на переднем бампере, справа, тоже находится «тактическое обозначение», а на левой стороне задней стенки – знак «ограничение скорости – 60 км/ч».

Тираж новинки – 360 экземпляров.



Рекомендованная розничная цена (по состоянию на май 2017 г.) составляет 6300 рублей.

Из солдатских фотональбомов



Из личного дела

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА кузова комбинированного АФК-53

Производство: Брянский завод No III
Принят в снабжение: 1974 год
База монтажа: ГАЗ-53Н

Полезная нагрузка (кг):
общая - 2620
хлеба - 1920
скоропортящихся продуктов - 700

Погрузочная высота (мм):
максимальная для хлеба - 2400
минимальная для хлеба - 1245
для скоропортящихся продуктов - 1245

Конструкция кузова:
смешанная, деревянный каркас с металлическими фермами внутри и металлической обшивкой.

Количество хлебных отсеков, шт - 3
Количество лотков для хлеба - 120
Масса лотка для хлеба - 2,7

Габаритные размеры кузова (мм):
длина - 3720
ширина - 2440
высота - 1790

Внутренние размеры кузова (мм):
длина - 2350
ширина - 2260
высота - 1310

Внутренние размеры изотермического отсека (мм):
длина - 920
ширина - 2130
высота - 1200

Объем отделения для скоропортящихся продуктов (куб.м) - 2,55
Площадь пола отделения скоропортящихся продуктов (кв.м) - 2
Термоизоляция отделения скоропортящихся продуктов - пенопласт

Масса кузова (кг):
без лотков - 1200
с лотками - 1525

Габаритные размеры фургона (мм):
длина - 6420
ширина - 2440
высота - 2740

Масса сухая (кг): 3970



#105325 – Автомобиль-фургон АФК-53 (ГЗСА-3704) на шасси 53-12-16, 1986 г.



#105325 – характерно-узнаваемые четыре двери традиционной «хлебовозки».



#105325 – вид снизу даёт хорошую информацию о расположении деталей.



На этих фото хорошо видна разная форма смонтированных фургонов.

Наверняка, появление АФК-53 пробудило у коллекционеров масштабных моделей определённый интерес: что же это? Вариант ранее выпущенной армейской «хлебовозки», но только с ранней облицовкой радиатора или же – другая модель?

А потому, неплохим способом представить новинку и получить максимум ответов – будет её прямое сравнение с ранее выпущенной моделью с артикулом 105325, тем более, что обе модели сделаны на одном типоразмере колёсной базы – 3700 мм.

Первое, что отличает модели – конструкция «рюкзака». И дело не только в расположении дверей.

Если у 105325 фургон выше, уже и короче, то у 105317 надстройка более приземистая, шире и длиннее. При «профильном сравнении» особенно хорошо видно, что силуэт АФК-53 воспринимается как более основательный, что обусловлено конструктивными особенностями каждого варианта.

Кстати, в реальных условиях, более низкая конструкция способствует не только улучшению устойчивости автомобиля за счёт понижения центра тяжести, но и более предпочтительная в плане маскировки – все-таки, военный автомобиль.

Из других отличий: АФК-53 оснащён радиаторной решёткой «второго типа», без утеплителя; более ранней светотехникой, с использованием передних бесцветных указателей поворота ПФ101 и круглых задних фонарей типа ФП101; «овальными» («металлическими») зеркалами.

И ещё: год, указанный в названии модели, обозначает не начало выпуска АФК-53 вообще, а только год конкретной модели, выбранной в качестве прототипа.

Модель наверняка заинтересует всех, кому интересна эта тема. © 2017



#105317 – Автофургон комбинированный АФК-53, 1980 г.



#105317 – Хорошо видна не только «расшивка», но и расположение дверей.



#105317 – хорошо видны отличия, включая форму «ящиков» и «серебристые» Вакуумные усилители тормозов.



ИСТОЧНИКИ:

Советская военная энциклопедия, М.: Воениздат, 1979
Справочник по технике продовольств. службы М.: Воениздат, 1978
Техн. средства тылов. обеспечен. Справочн. М.: Воениздат, 1981
Автомобили Советской Армии 1946-1991. Кочнев Е.В.
Краткий автомобильный справочн. НИИАТ, М.: Транспорт, 1975-85
ФОТО альбомы на www.gsvg.ru