**Креативная погрузка**

Существовал в истории Америки такой автомобиль-малыш - Шевроле Вега, успешно производилась данная модель шесть, лет корпорацией Дженерал Моторс начиная с 1971. Сам автомобильчик был ничего особенного, и ничего примечательного не выделял в себе, но вот длительно доставляли его с заводов к дилерскому центру креативным и интересным способом перемещения автотранспорта. Автомобили перевозились в обыкновенных железнодорожных вагонах, но с очень непривычной схемой погрузки - автомобили помещали в вагоны абсолютно вертикально, а именно капотом к полу.

В середине 1971 года, только для новой и особенно перспективной марки Шевроле Вега, инженерами корпорации Дженерал Моторс и изобретателями из крупнейшей в Америке железнодорожной компании «Юнион Пасифик», было удачно разработано новое устройство необычного вагона для транспортировки машин под названием «Vert-A-Pack» (вертикальная упаковка). Новые вагоны позволяли легко транспортировать сразу около тридцати автомашин взамен тех восемнадцати, которые могли помещаться в стандартные автомобильные вагончики.

Из-за необычайного расположения машин внутри салона вагона, железнодорожные «перевозчики» имели огромную высоту, а для их пути следования приходилось выбирать только специальные изученные маршруты, исключая опасные низкие мосты либо низкие эстакады над поверхностью железнодорожного полотна.

Абсолютно все автомобили при себе имели две пары съемных проушин, располагавшихся на шасси машины. Когда двери вагона свободно и полностью поднимали, данные проушины легко зацеплялись за крючки в дверях, а автомобиль просто подвисал на этих крюках под собственным полу тонным весом. Когда огромный вагон полностью загружался и его дверцы закрывались, то все автомашины внутри располагались бок о бок, а точнее крыша к крыше – совершенно никакого свободного пространства между ними практически не просматривалось. Сами двери в вагоне легко закрывались при помощи обыкновенного погрузчика с вилами.

Сама компания Шевроле произвела несколько тщательных тестов на устойчивость к вибрации и серии краш-тестов при малой скорости вагона, что бы точно определить, не будут ли нанесены повреждения автомобилю, находящемуся в вагоне, от подобной системы погрузки и транспортировки на расстояние. Истинной целью данного проекта явилась перевозка абсолютно полностью собранного, а также укомплектованного и до отказа заполненного всеми имеющимися жидкостями автомобиля, полностью готового к самостоятельному передвижению полным ходом сразу после прибытия и выгрузки. Для данного момента инженерам пришлось внимательно внести несколько чутких изменений как в конструкции самих автомобилей - внутри пространства двигателя была сконструирована специальная перегородка, совершенно не позволявшая моторному объему масла выливаться на первые цилиндры. Сама же крышка на аккумуляторной батарее удобно была смонтирована на задней и точнее на верхней стенке, чтобы абсолютно исключить проливы вредной и опасной кислоты. Модификации карбюраторов и бачков для расположения омывающих жидкостей продуманно имели специальные системы упрочнения в конструкции, предотвращающие любую утечку при длительной транспортировке. Именно между двигателем и местом расположения коробки обязательно вставлялись специализированные пластиковые подушечки, которые убирали сразу же после выгрузки.

Сравните - вот таким способом, тогда перевозили сам Кадиллаки. Происходила погрузка в эти вот массивные контейнера, которые потом помещали на железнодорожную плоскость платформы. Данный тип погрузки назывался «SP Stac-Pac».