

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1899 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 64



НЕОКОНЧЕННАЯ  
ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО  
ВНЕДОРОЖНИКА



УАЗ НА ЗАКАЗ: ОДНОЛИКОЕ  
МНОГООБРАЗИЕ



ЖЕНСКИЙ ВКЛАД  
В АВТОИНДУСТРИЮ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657206



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 64, 2020

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»  
Главный редактор: Фрид Мария Александровна  
Адрес учредителя, редакции:  
127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2  
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40  
Отдел обслуживания клиентов **8-800-200-72-12**  
По техническим вопросам пишите на:  
info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций.  
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.  
Распространение: ООО «ТДС»  
E-mail: tds@BauerMedia.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,  
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел: + 375-17-331-94-27 (41).

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»  
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7(727) 250-21-64

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллексьон Украина»  
Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,  
оф.15 В, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680  
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел: 067 218-57-00, (044) 498-98-83  
www.podpiska.edipresse.ua  
E-mail: podpiska@edipresse.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS  
Ul. Bema 2 C  
27200 Starachowice  
POLAND

Тираж: 5000 экз.

Цена: 1899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номеров  
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом  
виде, полностью или частями, запрещено.  
Все права защищены.

Copyright © 2020 Ашет Коллекция

Copyright © 2020 Hachette Collections

Copyright © 2020 Ашет Коллексьон Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой  
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы  
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.

Подписано в печать: 27.03.2020.

Дата выхода в свет: 16.07.2020.

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

# Содержание



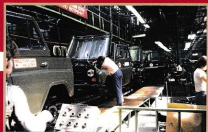
## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

## Неоконченная история ульяновского внедорожника

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

## УАЗ на заказ: одноликое многообразие

## ПОРТРЕТ



10

## Женский вклад в автостроительство

Фотографии и иллюстрации: 3 © FotograFF/Фотобанк Лори;  
4 © М. О. Кондаков; 5 © Валентина/Wikimedia Commons;  
6 (верху) © Vitaly V. Kuzmin/Wikimedia commons, (внизу) © РИА Новости;  
7 (верху) © РИА Новости, (внизу) © Vitaly V. Kuzmin/Wikimedia commons;  
8 (верху) © Вадим Кондратьев, (внизу) © Георгий/Wikimedia commons;  
9 (верху) © РИА Новости, (внизу) © РИА Новости;  
10 (верху) © alk-images, (внизу) © частная коллекция;  
11 (верху) © частная коллекция, (внизу) © Павел Кричевцов/Фотобанк Лори

# Неоконченная история ульяновского внедорожника

*УАЗ-469 был спроектирован по заказу Министерства обороны СССР, но в общем количестве выпущенных «469-х» его доля составляла около 20 %, остальное пришлось на гражданскую модификацию – УАЗ-469Б.*

**В** 1950–1954 годах небольшая группа конструкторов во главе с Иваном Алексеевичем Давыдовым занималась приемкой документации от Горьковского автозавода и передачей ее технологам для организации производства ГАЗ-69. А уже в середине 1950-х годов на УАЗе начались работы по созданию перспективной модели автомобиля повышенной проходимости.

## Молодые создатели УАЗ-469

Приказ о создании собственного отдела главного конструктора (ОГК) вышел в 1954 году. Пришедшие в отдел молодые выпускники ХАДИ, МАМИ и различных политехнических институтов сразу начали проектирование собственных моделей автомобилей. Они работали без бумажной волокиты и строгой иерархии управления – так, как никто не работал ни до, ни после них. Через некоторое время с ГАЗа прибыли известные специалисты, занявшие ключевые руководящие посты в новом отделе. Новым главным конструктором УАЗа был назначен Петр Иванович Музюкин, обладатель Сталинской премии за разработку ГАЗ-65. По свидетельствам очевидцев, руководители не занимались мелочной опекой молодых конструкторов и предоставляли им возможность реализовывать свои самые смелые идеи.



Первой разработкой нового коллектива стал УАЗ-450, опытные образцы которого были собраны в 1955 году. После успешно пройденных испытаний было принято решение о начале его производства, и уже в январе 1958 года Ульяновский автомобильный завод впервые в мире наладил выпуск серийных полноприводных

Автомобиль спасательной службы Новгородской области. Современная фотография.

## Модель автомобиля УАЗ-469Б

Объемчатая раздаточная коробка увеличивает диапазон скоростей для движения вперед и назад

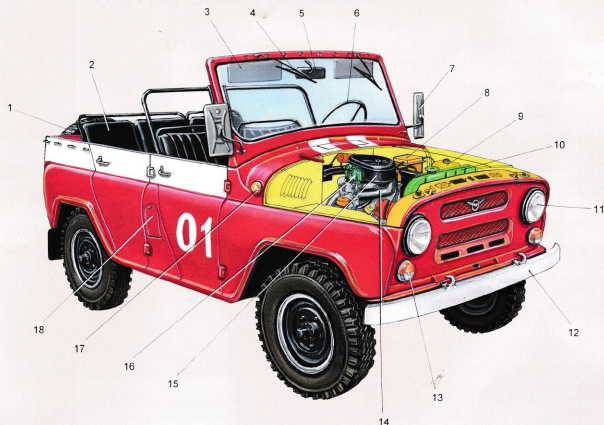
Дуги каркаса тента служат дополнительной защитой пассажиров

Заправочные горловины с обеих сторон, своя у каждого из двух бензобаков

Рулевое управление не имеет усилителя



## Компоновочная схема автомобиля УАЗ-469Б



- 1 - запасное колесо,
- 2 - заднее сиденье,
- 3 - щиток солнцезащитный,
- 4 - стеклоочиститель,
- 5 - зеркало заднего вида,

- 6 - рулевое колесо,
- 7 - боковое зеркало заднего вида,
- 8 - аккумулятор,
- 9 - расширительный бачок системы охлаждения двигателя,

- 10 - радиатор,
- 11 - фара,
- 12 - передний бампер,
- 13 - передний сигнальный фонарь,
- 14 - двигатель,

- 15 - воздушный фильтр,
- 16 - карбюратор,
- 17 - боковой сигнал поворота,
- 18 - лючок заливной горловины топливного бака.

## Технические характеристики автомобиля УАЗ-469Б

**Число мест:** 7

**Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг:** 1540

**Полная масса, кг:** 2280

**Габаритные размеры, мм:**  
длина - 4025    ширина - 1785  
высота - 2015    база - 2380

**Дорожный просвет, мм:** 220

**Двигатель:** верхнеклапанный, рядный, четырехцилиндровый, карбюраторный

**Макс. мощность двигателя, л. с.:** 75 при 4 000 об./мин.

**Рабочий объем, см<sup>3</sup>:** 2445

**Коробка передач:** механическая, четырехступенчатая с синхронизаторами на 3-й и 4-й передачах

**Сцепление:** однодисковое, сухое

**Тормоза:** передние - барабанные, задние - барабанные

**Рулевой механизм:** червячный редуктор

**Подвеска передняя:** неразъемная балка моста

**Подвеска задняя:** неразъемная балка моста

**Размер шин:** 215/90 R15

**Макс. скорость, км/ч:** 120

**Время разгона до 100 км/ч, с:** 39,2

**Контрольный расход топлива, л/100 км:** 15,6

**Объем топливного бака, л:** 2 × 39



Выставка советских автомобилей у пожарного депо. Украина, 2010 г.

## СИМВОЛ НАРОДНОЙ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

С инициативой установить памятник УАЗ-469 выступили монгольские спортсмены из автоклуба «Серебряный сокол». Монумент поставят на монгольско-китайской границе в городке Замын-Ууд, власти которого уже поддержали эту идею.

автомобилей вагонной компоновки. Проектирование УАЗ-469 началось уже в следующем году, однако первая партия была изготовлена только через 15 лет.

### Тернистый путь к конвейеру

В 1956 году по заданию Министерства обороны СССР в отделе главного конструктора УАЗа развернулись проектные работы над новым легковым автомобилем повышенной проходимости, который должен был заменить ГАЗ-69. Первоначально планировалось создать легкий плавающий внедорожник заднемоторной компоновки с независимой подвеской и колесными редукторами. Согласно требованиям заказчиков, автомобиль должен был перевозить семь пассажиров или 800 кг груза, передвигаться по танковой колее (для этого был необходим клиренс в 400 мм) и, конечно, плавать. В ходе разработки военные потребовали предусмотреть возможность установки на автомобиль безоткатного орудия, в связи с чем компоновка была изменена на классическую переднемоторную.

Спустя два года от плавучести и размещения пушки было решено отказаться, но требования по грузоподъемности и величине клиренса остались в силе. После корректировки технического задания работа над проектом продолжилась по двум моделям: УАЗ-460 и УАЗ-470. Первый имел рамную конструкцию и базировался на агрегатной базе, используемой при производстве УАЗ-450; второй унаследовал от незавершенного проекта плавающего внедорожника независимую торсионную подвеску, колесные редукторы внешнего зацепления и несущий кузов. Ведущим конструктором по этим машинам стал

Лев Адрианович Старцев. Опытные образцы обоих прототипов появились в 1960 году, но ни один из них не был принят заказчиком.

Простой по конструкции и дешевый УАЗ-460 не устраивал военных из-за недостаточного клиренса. УАЗ-470 по этому параметру заказчика устраивал, но его независимая торсионная подвеска оказалась излишне сложной и требовала организации нового производства. Кроме того, при полной загрузке клиренс автомобиля уменьшался с заданных 400 мм до неприемлемых величин. Испытания выявили низкую надежность торсионной подвески, после чего в ходе переговоров с военными было принято компромиссное решение: сделать машину с рессорной подвеской передних и задних мостов. По предложению Г. К. Мирзоева мосты дополнились колесными редукторами внутреннего зацепления, что позволило увеличить клиренс до 500 мм. К началу ноября 1960 года разработка мостов с редукторами была завершена.

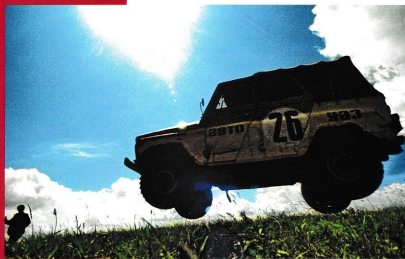
Прототип нового УАЗ-469 появился в 1961 году. В качестве агрегатной базы был выбран новый, перспективный УАЗ-452. Автомобиль сохранил раму, получил верхнеклапанный 75-сильный мотор, четырехступенчатую коробку передач и редукторные мосты внутреннего зацепления. На прочную и жесткую на кручение лестничную раму устанавливался кузов сугубо утилитарного вида, спроектированный в строгом соответствии с тактико-техническими требованиями заказчика. Первый вариант кузова (образца 1958 года) имел несколько необычное решение экстерьера: две пассажирские двери справа к каждому ряду сидений и одну водительскую — слева. Окончательный дизайн нового УАЗа разработал один из выпускников МАМИ — Альберт Михайлович Рахманов (будущий руководитель бюро внешних форм), работавший в ОКБ над детализировкой узлов. Инженер-конструктор по образованию, он на досуге рисовал эскизы нового автомобиля. Его работы заинтересовали ведущего конструктора по кузовам Юрия Георгиевича Борзова, который и помог молодому специалисту советами по компоновке. На основе эскиза А. М. Рахманова была создана пластилиновая модель будущего УАЗ-469 в масштабе 1:5. Одобрив дизайн пластилиновой модели, П. И. Музюкин разрешил сделать макет автомобиля в натуральную величину из дерева.



Автомобиль УАЗ «Хантера». Современная фотография.

Так появился знаменитый облик с плавными обводами кузова. В 1961–1962 годах этот дизайн получили и УАЗ-469, и новый прототип – УАЗ-460Б. Кузов нового внедорожника представлял собой фазтон с откидывающейся на капот рамкой ветрового стекла и задним откидным бортом. Боковые двери имели застекленные надставки. Ровный пол салона и отсутствие обивки позволяли легко помыть или дезактивировать автомобиль, не опасаясь застоя жидкости. Запасное колесо крепилось сзади на специальном откидном кронштейне. Легкосъемный брезентовый тент натягивался на металлический каркас. Испытания УАЗ-469 проводились с июля 1962 года по февраль 1963-го, в несколько этапов. Первый протяженностью 9200 км был проведен с июля по август 1962 года по маршруту Ульяновск–Аральск–Ташкент–Ош–Хорог–Душанбе–Ашхабад–Баку–Волгоград–Ульяновск и выявил необходимость доработки некоторых узлов и агрегатов. Два доработанных УАЗ-469 с прицепами осенью 1962 года участвовали в государственных испытаниях автомобиля ЗАЗ-967 и прошли 9500 км по маршруту Ташкент–Ош–Хорог–Душанбе–Керчи–Мары–Ашхабад–Краснодар–Баку–Тихорецк–Краснодар–Керчь–Запорожье–Ульяновск. Основная часть пути проходила по шебечным и грунтовым горным дорогам Памира (Ош–Хорог–Душанбе) на больших высотах, высокогорных перевалах, с крутыми затяжными подъемами и спусками, бесчисленными крутыми поворотами. На этом сложном маршруте УАЗ-469 с водителем и пассажиром спокойно брал на борт 600 кг груза и мог буксировать двухосный прицеп ГАЗ-704 полной массой 750 кг.

Автомобиль УАЗ на трассе испытательного полигона. Модель Ульяновского автомобильного завода им. Ленина. 1979 г.



## КИТАЙСКИЙ ВАРИАНТ

Beijing BJ212, являющийся почти точной копией УАЗ-469, на многие годы стал основной машиной в вооруженных силах Китая, а также некоторых других стран. Китайцы успешно продавали этот внедорожник по всему миру.

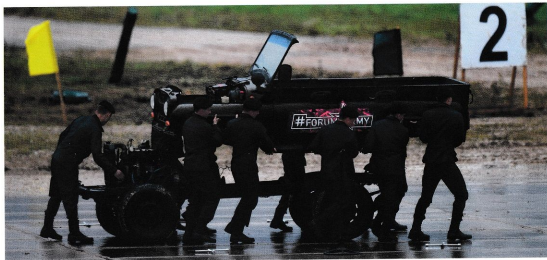
Второй этап государственных испытаний протяженностью 25 тыс. км проводился с марта по сентябрь 1964 года. По его результатам вышло постановление Совета министров СССР № 73-28 от 5 февраля 1965 года о запуске в серийное производство УАЗ-469 и его модификации с безредукторными мостами, названной УАЗ-469Б. Ну а проект УАЗ-460Б с этого момента стал историей. Массовое производство нового внедорожника откладывалось в связи с тем, что Министерство автомобильной промышленности задерживало выделение средств на переоснащение завода. В приоритете тогда были пусконаладочные работы на ВАЗе и модернизация АЗЛК. Помог счастливый случай. Как вспоминают заводчане, прокатившись на опытном УАЗ-469 по охотничьим угодьям Завидово, Леонид Ильич Брежнев лично отдал распоряжение о выделении средств, необходимых на внедрение автомобиля, приобретение оборудования и оснастки для его запуска в производство.

Выяснилось, что мощностей поставщика двигателей – Заволжского моторного завода (ЗМЗ) – недостаточно для полного покрытия всех потребностей УАЗа. По этой причине было принято решение о развертывании производства двигателей на базе Ульяновского завода малолитражных двигателей. В 1968 году решением правительства предприятие было преобразовано в Ульяновский моторный завод, которому надлежало развернуть производство автомобильных двигателей, прежде выпускавшихся на ЗМЗ в Горьковской области. После реконструкции и технического перевооружения завод приступил к освоению производства новой продукции. 28 октября 1969 года на конвейере цеха № 21 был собран первый экземпляр четырехцилиндрового карбюраторного двигателя УМЗ-451 рабочим объемом 2,45 л и мощностью 75 л. с., который предназначался для автомобилей марки «УАЗ».

И только 15 декабря 1972 года вместо ГАЗ-69 с главного конвейера Ульяновского автомобильного завода сошли первые автомобили УАЗ-469. Замена модели произошла в один день, без остановки производства. В армии, народном хозяйстве и спорте уазик очень скоро стал незаменимым помощником.

## Поэтическая эволюция: от УАЗа до «Хантера»

Новый внедорожник Ульяновского автозавода, отвечающий требованиям времени на момент создания, к началу массового выпуска морально устарел. За это время мировое автомобилестроение шагнуло вперед, был разработан и формализован ряд новых требований к конструкции автомобиля (так называемые Правила ЕЭК ООН), в соответствии с которыми корректировались не только национальные требования стран-импортеров (в первую очередь в вопросах безопасности транспортных средств),



Скоростная разборка и сборка автомобиля УАЗ-469 на V Международном военно-техническом форуме «Армия-2019». 2019 г.

но и технические регламенты в СССР. Для приведения характеристик автомобиля в соответствие современным требованиям в 1975 году было утверждено техническое задание на модернизацию УАЗ-469 и его модификаций. Это задание предполагало повышение активной и пассивной безопасности, снижение материалоемкости конструкции, повышение комфортабельности салона, эргономических показателей автомобиля, топливной экономичности, а также надежности и долговечности узлов автомобиля. Учитывая объем предстоящей работы, на заводе приняли принципиальное решение: построить опытные образцы, содержащие в себе все необходимые элементы модернизации, а внедрение модернизированных элементов конструкции проводить поэтапно, по мере наработки конструкторской документации и подготовки производства, без остановки конвейера.

В 1985 году автомобиль был модернизирован, версия с безредукторными мостами, согласно новой классификации, получила индекс 31512. На гражданской и военной машинах появились:

- гидравлический привод выключения сцепления;
- карданные валы с радиально-торцовыми уплотнениями подшипников;
- новые осветительные приборы: двухсекционные подфарники, трехсекционные задние фонари, боковые повторители поворотов;
- омыватель лобового стекла с электрическим приводом;
- подвесные педали сцепления и тормоза вместо напольных;
- ведущие мосты повышенной надежности;
- двухконтурная тормозная система с вакуумным усилителем и сигнальным устройством;
- разрезная травмоопасная рулевая колонка;
- более эффективный и надежный отопитель.

На части машин устанавливались полностью синхронизированная четырехступенчатая коробка передач и передняя пружинная подвеска.

С конца 1980-х годов началась свободная продажа УАЗов населению и одновременно снизилась доля госзакупок. Отвечая на запросы рынка, с 1993 года завод начал выпуск модели УАЗ-31514 с цельнометаллическим кузовом, внутренней отделкой салона, новыми деталями интерьера и удобными сиденьями с подголовниками.

## ДОЛГОЖИТЕЛИ

Вечный соперник УАЗа Land Rover Defender в своем неизменном виде продержался на конвейере без малого 70 лет. За этот период конструкция автомобиля подверглась лишь незначительным изменениям.

При этом конструкция шасси не претерпела изменений, а значит, машина сохранила все свои внедорожные характеристики. Линейка двигателей пополнилась 98-сильным карбюраторным УМЗ-4218.

В 2003 году с конвейера начал сходить УАЗ-315195, первая модель, получившая собственное имя – «Хантер». Продукт глубокой модернизации УАЗ-31514, этот автомобиль имеет пружинную переднюю подвеску, дисковые тормоза на передних колесах, распашную заднюю дверь и множество других усовершенствований, улучшивших потребительские свойства автомобиля. На «Хантеры» устанавливали бензиновые двигатели объемом 2,2 и 2,7 л мощностью 112 или 128 л. с. Неизменными остались рамная конструкция, полный привод и неповторимые очертания кузова УАЗ-469. ★



Лесопатрульный автомобиль ЛПА-3. 2013 г.

Модель номера



# УАЗ на заказ: одноликое многообразие

*Конструкция УАЗа позволяет создавать на его основе специализированные машины для конкретных нужд обороны и народного хозяйства, что и стало широко использоваться с началом свободной продажи автомобилей.*

Спрос породил предложение: появились фирмы, предлагавшие переделку стандартных кузовов и выпускавшие различные модификации отечественного внедорожника. Производственные мощности Ульяновского автозавода позволяли ежегодно выпускать до 90 тыс. автомобилей. Из них на нужды обороны направлялась примерно пятая часть, а остальные распределялись по различным ведомствам. Далеко не все из них использовались для перевозки людей – требовались также и узкоспециализированные автомобили, способные добираться до точки назначения и выполнить конкретные задачи.

## Универсальная платформа

Сочетание проходимости и грузоподъемности УАЗ-469Б в полной мере отвечало этим требованиям. Прочная несущая рама с закрепленными на ней двигателем, агрегатами трансмиссии и рулевым управлением сочеталась с установленным на нее простым по конструкции кузовом с плоским полом. Это идеальный вариант конструкции автомобиля – носителя разнообразного оборудования. По этой причине часть машин направлялась либо на авторемонтные заводы, либо на предприятия, специализирующиеся на изготовлении спецоборудования для дальнейшего дооснащения.



Автомобиль УАЗ-3907. Современная фотография.

Помимо прочего, по согласованию с заказчиком, уже на конвейере к стандартной раздаточной коробке добавлялась коробка отбора мощности. Она позволяла использовать автомобиль в качестве стационарной силовой установки для привода навесных агрегатов. Непосредственно на автозаводе выпускалась санитарная модификация УАЗ-469БГ (позже получившая обозначение УАЗ-3152), у которой заднее трехместное сиденье было заменено на одиночное для сопровождающего и предусматривалось место для крепления носилок. Кроме того, автомобиль имел фару-искатель с левой стороны и опознавательные знаки по бортам.

Немало УАЗов прямо с заводского конвейера направлялись на предприятия, производящие пожарно-спасательную технику. На них производились работы по установке противопожарного оборудования, средств связи и оповещения уже в соответствии с конкретными требованиями заказчика. Так, УАЗы, предназначенные для перевозки личного состава, имели брезентовый верх и отличались от стандартной модификации только красной окраской и соответствующими надписями на бортах. А например, на крыше цельнометаллического уазовского кузова лесопожарного ЛПА-3 смонтированы

ТРЭКОЛ-39041 – российский плавающий четырехколесный вездеход на шинах сверхнизкого давления на базе УАЗ, 2009 г.



## ★ И СНОВА ФАЗТОН...

Флагман Ульяновского автозавода «УАЗ-Патриот», подобно предшественникам, имеет рамную конструкцию, что позволяет превратить его в кабриолет. Первый такой парадный автомобиль был изготовлен по заказу правительства Намибии. С 2017 года завод принимает предварительные заказы на открытие «Патриотов».





Конвейер Ульяновского автомобильного завода им. Ленина. 1983 г.

багажник, дополнительные фары и проблесковые маячки. Спереди имеются лебедка и мощный кенгурятник. Для повышения проходимости на автомобиль установлены широкопрофильные шины, а для удобства посадки экипажа – металлические пороги.

Машины аэродро姆ных служб, патрульно-полицейские автомобили, инкассаторские броневики, различные передвижные лаборатории – вот далеко не полный список специализированных автомобилей на платформе УАЗ-469Б. Есть даже такие экзотические спецавтомобили, как, например, ветеринарно-дезинфекционная машина ВДМ-2 или мобильная станция спутниковой связи МССС СБА-14УМО.

### Армейская спеутехника

Изначально УАЗ проектировался как универсальный армейский внедорожник. Несмотря на почтенный возраст, эти автомобили продолжают исправно нести службу в войсках многих стран мира. На них устанавливаются пулеметные и зенитные установки, монтируются минометы. На базе УАЗ-469 создан дорожный индукционный миноискатель ДИМ – автомобиль, имеющий два руля. Правый предназначен для водителя, а левый служит для управления миноискателем, у которого имеется собственное шасси.

Химическая разведывательная машина УАЗ-469рх представляет собой передвижную лабораторию, позволяющую определять наличие радиоактивных, отравляющих веществ и спецпримесей в воздухе, измерять уровень радиации, степень зараженности различных поверхностей, воды и продовольствия. Машина оборудована рацией для оперативной связи, средствами оповещения личного состава и знаками для ограждения зараженных участков местности.

В 1980 году для нужд погранвойск был выпущен УАЗ-469ВВ «Буревестник». На этой модификации впервые появилась цельнометаллическая крыша, а также крепления для лыж, прожекторов и прочего инвентаря. Самой необычной модификацией УАЗ-469 можно назвать

амфибию УАЗ-3907 «Ягуар». Этот автомобиль, рассчитанный на семь человек, был способен развивать скорость по суше до 100 км/ч, брать на борт до 20 человек и передвигаться по воде со скоростью 8–10 км/ч. Автомобиль имел отличную проходимость благодаря плоскому днищу. Движение по воде обеспечивали два гребных вилта, расположенных перед задним мостом. Герметичный кузов с брезентовой крышей устанавливался на измененную раму. Ходовая часть была усилена. Посадка производилась через герметичные двери. Внешне «Ягуар» был похож на обычный автомобиль. В 1985 году автомобиль был отмечен государственной премией, но в серию не пошел. К 1989 году было изготовлено 14 опытных образцов. Автомобили успешно прошли испытания и были приняты на вооружение. Во время испытаний автомобиль проплыл по Волге от Ульяновска до Астрахани и обратно. В 1991 году, потеряв перспективы военного заказа, Ульяновский автозавод прекратил подготовку к производству автомобиля-амфибии.

В 1986–1989 годах по отдельному договору с Комитетом государственной безопасности СССР для пограничников была разработана и испытана модификация УАЗ-3907I под названием «Баклан», укомплектованная шестью парами лыж, радиолокационной станцией, рацией, ручным пулеметом и клеткой для служебно-розыскной собаки. \*



Экспедиция «Эльбрус 74» – испытания серийных автомобилей новой модели УАЗ-469Б в условиях высокогорья. 1974 г.

# Женский вклад в автоиндустрию

*В любом месте, что придется им по душе, женщины способны свить уютное гнездышко, удобное и комфортное. Автомобили не стали исключением – изобретенные женщинами устройства согрели салон и устранили рев моторов.*



Первая женщина – шофер такси. 1900 г.

**В** конце XIX века автомобили были в основном открытыми, без окон и, конечно, холодными. В 1907 году появились первые закрытые автомобили с остекленными окнами. Но все равно при поездках в холодное время года нужно было надевать теплую одежду и использовать для обогрева салона автомобильные переносные газовые лампы или горелки. Это были те самые нагреватели, которые использовались в конных экипажах на протяжении веков.

В 1925 году впервые мировое производство машин с закрытыми кузовами превысило производство открытых авто. Выбор был сделан в пользу комфортного перемены в любую погоду, в том числе и в зимнее время.

Первые автомобильные отопители появились достаточно рано и представляли собой устройства, подающие нагретый выхлопной системой воздух в салон. Регулировались такие системы привычными нам сегодня заслонками, и в некоторых моделях даже имелась возможность направлять поток горячего воздуха на лобовое стекло или в ноги. Но вместе с теплым воздухом в салон проникали запахи и шум работающего разогретого мотора. Чтобы от них избавиться, придумали паровую систему отопления, представлявшую собой котел, установленный на выпускном коллекторе. Пар из котла подавался в радиаторы, которые устанавливались в салоне и были дополнены электрическими вентиляторами для циркуляции воздуха.

## Маргарет Уилкок

Одна из первых женщин-инженеров, Маргарет Уилкок, родилась в Чикаго в 1838 году. К началу 1890-х годов она была хорошо известна благодаря ряду изобретений, в том числе объединенной посудомоечной и стиральной машины. Будучи соучредителем компании по проектированию и установке домашних систем парового отопления, Маргарет Уилкок изобрела

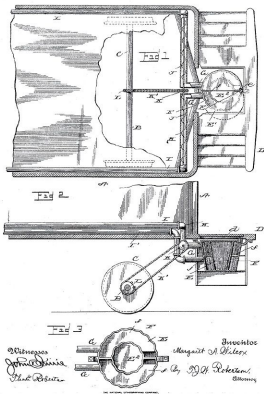
автомобильный отопитель и 28 ноября 1893 года получила на него патент. В описании указано, что изобретение относится «к некоторым новым и полезным усовершенствованиям в автомобильных отопителях». Аппарат состоял из установленного вне салона котла с водной рубашкой и металлических труб, в которых циркулировала разогретая жидкость. В целях безопасности открытое пламя для подогрева жидкости не использовалось – горячий в герметичном пространстве мазут окислялся кислородом, полученным в результате химической реакции. Часть трубопровода была проложена внутри салона. Отдавая тепло, жидкость подогревала воздух в салоне. Циркуляция воды осуществлялась принудительно, при помощи насоса.

(No Model.)

M. A. WILCOX.  
CAR HEATER.

No. 509,415.

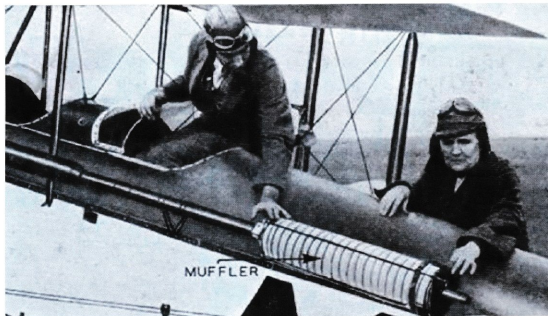
Patented Nov. 28, 1893.



Патент Маргарет Уилкок на автомобильный отопитель. 1893 г.



Маргарет Уилкок.



Эльдорадо Джонс (справа) проверяет установленный на самолет глушитель.

В середине 1920-х годов появились первые машины с циркуляционной системой охлаждения, в которой имелись термостат и водяная помпа. Нагретый мотор выполнял функцию котла, а помпа обеспечивала циркуляцию нагретой воды через радиатор, установленный в салоне. Постоянная температура двигателя поддерживалась термостатом. С этого времени изобретенная Маргарет Уилкоккс система отопления салона стала непременной частью любого автомобиля.

### Эльдорадо Джонс

Первые автомобили выпускались без глушителей шума и издавали страшный рев во время своей работы. Находиться вблизи такого работающего агрегата было не особо комфортно, а уж как шумно было в самом автомобиле, и говорить не приходится. Невыносимый гул и грохот от автомобилей вызывал протесты жителей городов. Срочно требовалось создать некое устройство, способствующее снижению шума выхлопа, и в 1917 году американка Эльдорадо Джонс изобрела первый глушитель. Эльдорадо Джонс родилась в 1860 году в Пальмире, штат Миссури. После того, как отец Эльдорадо бросил свою семью, девушке пришлось работать: вначале она была школьной учительницей, потом – стенографисткой в страховой компании в Чикаго. А когда Эльдорадо Джонс было уже за пятьдесят, она посвятила себя изобретательству и открыла фабрику по производству изобретенных ею изделий в Молине, штат Иллинойс. За свое пристрастие к работе с металлом Джойс получила прозвище Железная женщина, на ее счету изобретение легкого электрического утюга, складной гладильной доски, складной шляпы-стойки и даже не боящейся сырости солонки.

Эльдорадо Джонс увлекалась полетами на самолетах, но ее раздражал громкий рев двигателя. В 1919 году она разработала устройство, названное акустическим фильтром, которое значительно снижало шум выхлопа, но практически не уменьшало мощность самолетного мотора. Такой глушитель представлял

собой набор небольших пропеллеров, вращение которых замедляло скорость истечения выхлопных газов и гасило акустические колебания.

«Затягиваясь одной сигаретой за другой, мисс Джонс дала механикам распоряжение прикрепить к двигателю Cigtus биплана Moth глушитель своего собственного изобретения, – писал присутствовавший на испытаниях корреспондент. – Когда самолет пролетал вдоль взлетно-посадочной полосы и над ангарами, слышался шум вращающегося винта, щелчки поршней, металлическая вибрация, но не было треска выхлопа». Патент на свое изобретение Эльдорадо Джонс получила в 1925 году. Принципы устройства и работы акустического фильтра легли в основу конструкций автомобильных глушителей. К сожалению, изобретения Эльдорадо Джонс не принесли ей коммерческого успеха. В 1932 году некролог в «Нью-Йорк таймс» вышел с заголовком: «Женщина-изобретатель умерла в нищете». ★

Di
H80
92
95

## КОРОЛЕВА БЕНЗОКОЛОНОК

Заливая в бензобак «95-й», не каждый водитель знает, что появлением такого горячего мы обязаны советскому химику Анне Ильиничне Межлумовой. Вскоре после войны она разработала промышленный каталитический метод получения высокооктанового бензина.

# В НОМЕРЕ 65

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 65

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1800 РУБ.



VAZ-21011 – ЕДИНСТВЕННАЯ  
МОДЕРНИЗАЦИЯ  
«ЕДИНИЧКИ»



ИЖМАШ – ПАСЬНОК  
СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА



ВНИИТЗ-ПТ – ТАКСИ,  
ОБОГНАВШЕЕ ВРЕМЯ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
С 18 ЛЕТ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ



★  
**VAZ-21011**

★  
VAZ-21011 – ЕДИНСТВЕННАЯ  
МОДЕРНИЗАЦИЯ «ЕДИНИЧКИ»

★  
ИЖМАШ – ПАСЬНОК  
СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА

★  
ВНИИТЗ-ПТ – ТАКСИ,  
ОБОГНАВШЕЕ ВРЕМЯ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!