

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН, 54 900 БЕЛ. РУБ., 1190 ТЕНГЕ



АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР

№ 135



ЗИЛ-41045

НОВОМУ ВОЖДЮ — НОВЫЙ ЛИМУЗИН
РЕЗИДЕНЦИЯ НА КОЛЕСАХ
БРОНИРОВАННЫЙ ВАРИАНТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №135, 2014
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

000 «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилаенко
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Качуч
Распространение:
000 «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:

000 «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
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 телефону 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, 600001, г. Владимир а/я 30,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

000 «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Украина, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНИ
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

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

Свидетельство о государственной реги-
страционной печатной СМИ Государственной
регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
000 «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41
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, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,

08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 100 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена:

54,90 грн, 54 900 бел. руб., 1190 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2014 000 «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–10, 16:
000 «Де Агостини»;
3–7, 11–15: частная коллекция
Максима Шелепенкова.

Текст — Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Игоря Горячева, Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика:

Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 16.04.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





Так получилось, что со сменой главы советского государства менялись и модели автомобилей, обслуживавших государственную и партийную элиту. При Сталине это был ЗИС-110, при Хрущеве — ЗИЛ-111, с брежневской эпохой ассоциируется ЗИЛ-114. Автомобили ЗИЛ-1104 и ЗИЛ-41045 обособились в Гараже особого назначения в период правления Андропова, а затем Черненко.

Мифы и реальность

Жесткой причинно-следственной связи между сменой лидера и появлением очередной модели правительственного лимузина, конечно же, не существовало. Разработка каждого нового поколения представительских автомобилей ЗИС/ЗИЛ начиналась еще при жизни действующего главы государства. Так, работы по глубокой модернизации платформы ЗИС-110, впоследствии обернувшиеся созданием семейства ЗИЛ-111, начались еще при жизни И. В. Сталина, в 1949 году. «Сто одиннадцатая» платформа пришла бы на смену «сто десятой» в любом случае. Пожеланиям Н. С. Хрущева своим появлением обязана лишь рестайлинговая модификация ЗИЛ-111Г. В Постановление Совета министров СССР «О плане развития народного хозяйства СССР на 1962 год», принятое 30 ноября 1961 года (то есть за три года до снятия Хрущева со всех должностей), был включен пункт, согласно которому Московскому автозаводу имени Лихачева предписывалось создать автомобили высшего класса

нового поколения — лимузин ЗИЛ-114 и седан ЗИЛ-117. Работа над следующим семейством правительственных лимузинов, ЗИЛ-115, началась в самый разгар «застоя» — в октябре 1974 года, а в начале ноября 1978 года, к 61-й годовщине Октябрьской революции, в Гараж особого назначения (ГОН) была отправлена первая партия серийных ЗИЛ-4104. До кончины Л. И. Брежнева оставалось четыре года. А вот появление ЗИЛ-41045, лимузина второго поколения «сто пятнадцатого» семейства, в общую картину не вписывается. Десятого ноября 1982 года умер Брежнев. На посту генерального секретаря ЦК КПСС, а по сути главы советского государства, его сменил Юрий Владимирович Андропов. Смена генсека, вполне предсказуемая, но все равно неожиданная, поставила конструкторов ЗИЛа в трудное положение. С одной стороны, за четыре года, прошедших с начала производства созданного «на века» ЗИЛ-4104, этот автомобиль ничуть не устарел — ни конструктивно, ни внешне. С другой стороны, череда совпадений привела к появлению

своеобразной традиции: каждый новый глава государства получал в свое распоряжение новую модель лимузина. Но если раньше смена лидера совпадала с плановым, технически обоснованным созданием нового базового лимузина, то в данном случае приход Андропова был единственным поводом для обновления парка автомобилей в Гараже особого назначения. В итоге решили обойтись полумерами, то есть слегка подправить экстерьер — с учетом характера нового генсека и актуальных трендов мирового автодизайна. Сделать это было несложно, поскольку заводские художники в отсутствие конкретных заказов на создание новой модели непрерывно колдовали над эскизами и макетами.

Надежный фундамент

Чтобы понять, чем ЗИЛ-41045 отличался от ЗИЛ-4104, придется вспомнить особенности базовой платформы «сто пятнадцатой» модели, разработанной под руководством ведущего конструктора И. С. Степанова.

Легковой автомобиль высшего класса ЗИЛ-41045 (1984 год)





Юбилейная выставка техники с маркой ЗИЛ на территории завода. На переднем плане — опытный образец, лимузин ЗИЛ-115

Основу шасси составляла сварная периферийная рама с лонжеронами замкнутого коробчатого сечения. Эталонная плавность хода обеспечивалась независимой торсионной подвеской на поперечных рычагах спереди и зависимой на продольных несимметричных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами сзади. Обе подвески оснащались стабилизаторами поперечной устойчивости. В рулевой

распределителя осуществлялся двухрядной втулочно-роликовой цепью, что позволяло существенно снизить уровень шума. Газораспределительный механизм оснащался гидрокompенсаторами в приводе клапанов, также снижавшими шум и делавшими ненужной регулировку зазоров. В блок цилиндров были запрессованы «мокрые» чугунные гильзы с нижним упорным буртиком. Камеры сгорания имели

электрическим бензонасосом с четырехкамерным карбюратором К-259. Система зажигания имела две электрические цепи — основную и аварийную. Обилие всевозможных электроприводов потребовало укомплектовать машину двумя мощными аккумуляторами. Лимузины первого поколения «сто пятнадцатого» семейства оснащались автоматической гидромеханической передачей (ГМП)

Кузов четырехдверного семиместного лимузина создавался по классическим канонам, без оглядки на текущие тенденции автомобильной моды

механизм был встроены гидроусилитель. Тормозная система состояла из двух автономных контуров, каждый из которых приводил в действие по одной из двух пар колодок на каждом колесе. Эффективность торможения обеспечивали вакуумный усилитель, объединенный с главным тормозным цилиндром, и два гидровакуумных, встроенных в контуры. Закупался этот «образчик надежности» у английской фирмы *Girling*. К раме крепился 8-цилиндровый двигатель ЗИЛ-4104. V-образный блок цилиндров с прямым углом развала между рядами цилиндров и головки блока отливались из алюминиевого сплава. Привод

полуклиновидную форму, а днище поршня — выступ-вытеснитель, что предохраняло мотор от детонации. Картер двигателя имел перегородку-пеносигтедь, исключающий оголение маслоприемника на высоких оборотах. Охлаждение масла обеспечивали два радиатора. Один, жидкостной, был встроены в блок цилиндров и последовательно с фильтром включен в систему смазки. Он использовался не только по основному назначению, но и для прогрева двигателя при пуске. Параллельно с ним работал автономный масляный радиатор, охлаждаемый воздухом. Топливом служил бензин Аи-95 «Экстра», нагнетаемый

ЗИЛ-114Д. Она включала в себя комплексный гидротрансформатор с коэффициентом преобразования 2,45 и планетарную трехступенчатую коробку передач с автоматическим переключением, выполненную по оригинальной схеме. Выбор режима работы ГМП осуществлялся селекторной рукояткой. В трансмиссии был предусмотрен механический стопор для удержания автомобиля на склоне. Он автоматически растормаживался, когда машина трогалась с места. Усилие от ГМП к задним ведущим колесам передавалось посредством двух карданных валов с промежуточной опорой. Кузов создавался по классическим канонам, без оглядки на текущие тенденции



Краш-тест лимузина ЗИЛ-4104 на автополигоне НАМИ в Дмитрове

автомобильной моды. Это был четырехдверный семиместный лимузин. Его выверенные пропорции и академичное оперение позволяли обойтись минимальным количеством декоративных элементов.

Салон автомобиля имел характерные для лимузинов особенности компоновки: передний ряд сидений отделялся от VIP-секции перегородкой с опускающейся стеклянной верхней половиной, а strapонены среднего ряда убирались в пазухи перегородки. В подлокотниках просторного заднего дивана, рассчитанного на двоих пассажиров, размещались пульты дистанционного управления; в правом — аудиосистемой, в левом — климатической установкой.

Найду отличия

А теперь о том, из чего «сложилась» базовая модель второго поколения «сто пятнадцатого» семейства — ЗИЛ-41045. Рестайлинг экстерьера затронул главным образом передок и элементы декора. Мону-ментальная облицовка радиатора получила хромированное обрамление. Чтобы «архитектурный центр» передней панели не выглядел излишне массивным, горизонтальные прутья декоративной решетки разбили на группы, отделенные друг от друга акцентированными интервалами. Заданный таким образом «ритм» добавил громоздкой облицовке элегантности. Переднюю «оптику» скомпоновали по-новому, придав ей более строгий и функциональный вид. Для небольших вертикальных габаритных

огней нашлось место с внешней стороны хромированных накладок фар, а под этими окладами на всю их ширину разместились поворотники. На боковинах передних крыльев, перед колесными арками, появились довольно крупные оранжевые катафоты. Аналогичный элемент установили между задним бампером и арками задних колес. Бамперы стали чуть массивнее, но проходящие на всю их длину черные вставки удачно скрывали «лишний вес». Колесные арки лишились хромированных накладок. Тонкие боковые молдинги на уровне нижнего края бамперов стали значительно шире и тоже получили продольную черную

Испытания легкового автомобиля ЗИЛ-4104 на автополигоне НАМИ в Дмитрове





Лимузин ЗИЛ-41045 на Васильевском спуске в Москве

вставку, а молдинги с порогов исчезли. На вертикальных стойках форточек передних окон и корпусах наружных зеркал заднего вида хром заменили на чернение. Более современно оформили и заднюю панель кузова. На машинах первого поколения задние фонари имели трапециевидную форму, а после рестайлинга они

мог выбрать или положение рычага «Д», при котором осуществлялся переход по передачам «1-2-3», или положение «2», при котором в зависимости от скорости автомобиля и положения дроссельной заслонки двигателя была включена первая или вторая передача. При переходе к ГМП-4105 в систему управления был добавлен

единственной цели — стать достойной «оправой» для VIP-салона автомобиля, который на время поездок первых лиц государства становился их мобильной резиденцией.

Пол покрывался шерстяным ковром, вытканном на Люберецкой ковровой фабрике. Его пестрая расцветка, на которой не были заметны ни пыль, ни грязь, получила название «черепашка». Обивка дверей и сидений выполнялась из очень дорогого и редкого голландского мохера — приятного на ощупь материала из натуральной шерсти без синтетических добавок. Как правило, обивочная ткань имела благородный табачный цвет. Реже встречались иные варианты: зеленый, синий, платиново-серый, бордовый, желтый (как правило, это было связано с пожеланиями конкретных заказчиков). Например, министр обороны СССР Д. Ф. Устинов

Весь комплекс инженерных и дизайнерских ухищрений и инноваций служил единственной цели — стать достойной «оправой» для VIP-салона автомобиля

стали прямоугольными, с черной полосой, разделявшей верхнюю и нижнюю секции. Консоль крепления заднего номерного знака, до этого утопленная в кузовную панель, легла в одной плоскости с фонарями. Наружные ручки дверей, у машин первого поколения не выступавшие над поверхностью кузова, стали выпуклыми, более выразительными.

Кроме того, автомобили второго поколения «сто пятнадцатых» получили 16-дюймовые диски и еще более широкую (245 мм) «резину». Шины особой марки «Гранит» имели конструкцию, позволявшую двигаться при пробитом колесе, что достигалось за счет очень жестких боковин покрышки. Из конструктивных изменений стоит отметить модернизацию гидромеханической передачи, отличавшейся от предыдущей версии дополнительным режимом движения. Она получила обозначение ГМП-4105. Прежде для движения вперед водитель

диапазон «1», позволявший использовать только первую передачу, что упрощало движение в нештатных дорожных условиях или в горах.

В остальном ЗИЛ-41045 от предшествующей модели ничем не отличался.

Царские покои

Можно смело утверждать, что весь комплекс инженерных и дизайнерских ухищрений и инноваций служил одной

предпочитал машины с салоном светло-бежевого цвета. В обивке потолка в основном использовалось светло-бежевое или серо-голубое сукно.

Автомобили «сто пятнадцатого» семейства комплектовались прибалтийской «акустикой» — приемником «Радиотехника» АВ-75 с пультом дистанционного управления и проигрывателем магнитофонных кассет «Вильма». Качественный звук обеспечивала стереодинамика рижского завода VEF.



Автомобиль ЗИЛ-41045 у павильона ВДНХ СССР в ожидании высокопоставленного пассажира



Рекламная съемка легкового автомобиля ЗИЛ-41045

Пульт дистанционного управления радиоприемником располагался в правом подлокотнике. А в левом, рядом с джойстиком управления задней климатической установкой, находился микрофон внешнего громкоговорителя. В бронированных автомобилях аналогичный микрофон был еще и в перчаточном ящике на панели приборов.

Установленные на потолке индивидуальные плафоны направленного света давали возможность оперативно просматривать бумаги, не превращая при этом салон в освещенный «аквариум».

Задняя климатическая установка, отвечающая за температуру VIP-салона, располагалась в багажном отсеке, за пассажирским сиденьем.

Задние двери изнутри имели по две ручки. Одна — для пассажиров «дивана» —

располагалась у задней кромки двери. Вторая находилась у переднего края: пользоваться ею было удобно пассажиру, сидящему на strapонтене, ведь часто первым из автомобиля выходил сотрудник охраны, занимавший откидное сиденье. Бесшумный вакуумный центральный замок позволял блокировать все двери.

Служебное помещение

В автомобилях, приписанных к Гаражу особого назначения, между передними сиденьями располагался небольшой ящик с крышкой из деревянных планок. В нем размещался телефон правительственной связи и блок управления спецпаратурой. За этим ящиком находился центральный подлокотник, служивший крышкой отсека для аптечки.

Передние сиденья обтягивались кожей аргентинского буйвола западногерманской выделки. К передней кромке основания левого сиденья, под коленями водителя, крепился огнетушитель.

Салонное зеркало заднего вида при резком ударе отделялось от места крепления с помощью пружинного механизма.

Стояночный тормоз включался педалью, расположенной слева от педали тормоза. Многофункциональный джойстик с левой стороны рулевой колонки отвечал за включение поворотников, режимов света, интенсивность работы стеклоочистителей, а также за подачу воды на лобовое стекло. Этот орган управления зиловские конструкторы позаимствовали у «Мерседеса». На верхней части торпедо, почти у лобового стекла, под неглубоким козырьком находился ряд сигнальных ламп, оповещавших водителя об открытых дверях, уровне масла, поднятой перегоревке, включенных поворотниках и т.д.

Справа от руля, ниже кнопки включения омывателя фар, располагался тумблер с надписью «Аварийный». Он активировал резервную систему зажигания, подававшую напряжение в 10 тысяч вольт сразу на все свечи, заставляя заглухший мотор работать в аварийном режиме.



Автомобиль ЗИЛ-41045, принадлежавший автозаводу, у «директорской» проходной ЗИЛа





ЗИЛ-41045



ЗИЛ-41045 выпускался с 1982 по 1986 год. На его базе было построено множество специализированных модификаций, в том числе и лимузины со скрытым бронированием. По некоторым данным, было выпущено в общей сложности 66–68 автомобилей второго поколения «сто пятидесятого» семейства.

Между выпуском моделей «4104» и «41045» некоторое время производилась переходная модификация. От ЗИЛ-4104 она отличалась отсутствием хромированного канта на колесных арках, одним

широким боковым молдингом, а также колесами с дисками увеличенного диаметра (R16) и колпаками иной конфигурации. Было построено около двадцати таких машин.

Лимузин скрытого бронирования ЗИЛ-41051

Еще в начале 80-х годов советское правительство распорядилось возобновить выпуск лимузинов скрытого бронирования. Конструкторы могли пойти по пути наименьшего сопротивления и попытаться установить бронелисты в кузовные панели серийных машин, как это делалось за рубежом. Однако практика показала, что подобные конструкции, во-первых, не слишком надежны в плане защиты, а во-вторых, требуют значительных изменений базовой конструкции. «Плясать» решили от проверенной еще на ЗИС-115 «печки» — бронекapsулы, обшиваемой снаружи стандартными элементами кузова.

О серьезности замысла свидетельствовал индекс, присвоенный перспективной бронированной модели. Если все прочие модификации, созданные на базе лимузина первого поколения ЗИЛ-4104, обозначались пятой цифрой после «основополагающей» «четверки», то бронированная версия была пронумерована как самостоятельная базовая модель — ЗИЛ-4105. И более поздние варианты бронелимузинов, создаваемые на базе машин следующих поколений, индексировались в соответствии с этой логикой как модификации «4105». Коллективом конструкторов-разработчиков бронированных лимузинов руководили заместитель главного конструктора Е. Д. Гусев и заместитель главного инженера В. Л. Мельников.

Применение специально разработанной брони позволило обойтись в конструкции бронекapsулы листами толщиной от 4 до 10 мм в зависимости от требований, предъявляемых к тому или иному сегменту. Особое внимание уделили стыкам между листами. Так, зазоры между дверями и дверными проемами сделали многоступенчатыми, сложной конфигурации, что исключало проникновение в салон даже пули со смещенным центром тяжести. Бронекapsулы заказали в Кургане. С 1982 по 1987 год на одном из курганских заводов изготовили 25 бронекapsул, используемых в дальнейшем на лимузинах всех поколений.

Специально для «тяжелых» машин были разработаны пуленепробиваемые стекла:





ловое имело толщину 43 мм, а стационарное остекление дверей и заднее стекло — 47 мм.

Два первых лимузина скрытого бронирования ЗИЛ-4105 были построены в 1983 году. Поскольку эксплуатационные качества этих машин имели не меньшее значение, чем защита, опытные образцы отправили на межведомственные ходовые испытания. Огневые испытания проводились на ходовых макетах с использованием кузовов и шасси лимузинов предыдущих поколений.

В 1984 году, когда начали строить «регулярные» бронированные автомобили, «сто пятнадцатое» семейство возглавлял лимузин второго поколения ЗИЛ-41045, поэтому за основу для «тяжелых» машин была взята именно эта модель, что повлекло за собой изменение индекса «броневиков». Они получили обозначение ЗИЛ-41051.

В декабре 1984 года два лимузина ЗИЛ-41051 с шасси № 003 и № 004 были отправлены на Кубу. В общей сложности с 1984 по 1986 год включительно было построено десять «тяжелых» ЗИЛ-41051.

Лимузины эпохи К. У. Черненко

Ю. В. Андропова, скончавшегося в феврале 1984 года, на посту генерального секретаря ЦК КПСС сменил К. У. Черненко, здоровье которого к этому времени было серьезно подорвано. Одним из самых тяжелых недугов главы государства была астма, поэтому в том же году на свет появилась модификация ЗИЛ-41048 — базовый лимузин, оборудованный климатической установкой САРТ (система автоматической регулировки температуры воздуха в салоне). Эта система ориентировалась на показания четырех датчиков: одного в панели приборов, двух в задней части салона возле ног пассажиров и еще одного на полке возле заднего стекла. В зависимости от показаний датчиков САРТ самостоятельно приспосабливала режимы работы кондиционеров и отопителей к заданным программой параметрам микроклимата.

Панель управления климат-контролем с цифровым регулятором температуры располагалась на водительской консоли вместо панели механического управления вентиляцией и «печкой». Похожий модуль был и в пассажирском салоне — на месте, где в стандартных машинах обычно находится пульт механического управления задней климатической установкой.

Пользовался генсек этим автомобилем или нет, история умалчивает. Зато известно,



Автомобиль охраны «Скорпион»

что для удобства Черненко в салоне его персонального лимузина появилось одно усовершенствование. Поскольку в правительственных ЗИЛах задний диван был сдвинут назад относительно дверного проема, пассажирам, чтобы сесть, нужно было открыть дверь, пригнувшись войти в салон, а затем развернуться спиной к дивану и сделать небольшой шаг назад. Константин Устинович проделывал эти «упражнения» с огромным трудом. Желая облегчить участь пожилого и больного генсека, сотрудники девятого управления КГБ попросили автозаводцев «что-нибудь придумать». Решение проблемы — подвижной механизм — подсказали сотрудники ГОНа. При нажатии кнопки сиденье должно было при помощи электромоторов выдвигаться к дверному проему, а потом возвращаться в штатное положение вместе с пассажиром. ГОН предоставил специалистам завода необходимые для разработки конструкции антропометрические данные: рост, вес, длина ног. В короткие сроки техническое решение было реализовано.

Автомобиль охраны «Скорпион»

Для обеспечения безопасности первых лиц государства в правительственных кортежах должны были присутствовать автомобили, стилистически близкие к представительским лимузинам, но выполняющие охранные функции. Спецмашина сопровождения, получившая кодовое обозначение «Скорпион» (индекс ЗИЛ-41072 автомобилей этого типа присвоили лишь в 1988 году), была создана на базе ЗИЛ-41045.

Огромный люк в крыше и откидное заднее окно предназначались для кругового ведения огня. Мощные поручни вдоль боковых ребер крыши и сплошные широкие подножки у порогов давали возможность охране на ходу выпрыгивать из машины или вскакивать в нее. Изменения конструкции передней части «Скорпионов» позволяли этим машинам в случае необходимости победоносно таранить даже тяжелые грузовики.

Для подавления сигналов, приводящих в действие радиоуправляемые взрывные устройства, «Скорпионы» оборудовались радиоэлектронными комплексами «Персей» и «Пелена».

Задняя часть салона «Скорпионов» отличалась от базовых лимузинов. На машинах, созданных в 80-е годы, за перегородкой вместо strapонетенов и дивана размещались пять пластиковых сидений, причем среднее могло перемещаться вдоль салона по двум рельсам и вращаться вокруг оси на 360°. При нажатии аварийной кнопки боковые стекла мгновенно проваливались в двери, а заднее стекло при нажатии на рычаг с красной ручкой откидывалось внутрь салона. На боковых панелях и на месте внутренней перегородки располагались карманы для оружия и запасных магазинов.

Проектировали «Скорпионы» под личным руководством главного конструктора легковых автомобилей Завода имени Лихачева А. Н. Горчакова. На базе ЗИЛ-41045 построили четыре «Скорпиона». В кортежах эти автомобили, как правило, замыкали колонну.



Автомобиль экстренной медицинской помощи ЗИЛ-41042

Автомобиль экстренной медицинской помощи ЗИЛ-41042

С тех пор как в период правления Брежнева на базе ЗИЛ-114 были построены первые универсалы для оказания экстренной медицинской помощи, включение подобных машин в правительственные кортежи стало едва ли не обязательной практикой.

Первенца этой династии — ЗИЛ-114ЕА — сменил ЗИЛ-115А, пополнивший собой семейство «сто пятнадцатых». После присвоения базовому лимузину обозначения ЗИЛ-4104 его медицинская версия получила индекс «41042». Впоследствии этот индекс оставался неизменным независимо от того, лимузин какого поколения брался за основу.

На базе ЗИЛ-41045 в середине 80-х годов было построено три универсала экстренной медицинской помощи.

Длина специализированного пятидверного универсала несколько превышала длину базовой модели за счет увеличения заднего свеса. Крыша от центральных стоек до заднего края получила надстройку, увеличивавшую высоту медицинского отсека салона. Задняя левая дверь вела во все в салон. Он в этом месте был глухим, а со стороны улицы открывалась ниша, в которой хранилось запасное колесо. Передняя часть салона, рассчитанная на водителя и одного пассажира, почти ничем не отличалась от стандартных лимузинов. Назначение автомобиля выдавала

панель управления спецсигналами (сиренами и проблесковыми маячками) немецкой фирмы AEG-Telefunken, расположенная между передними сиденьями.

За оборудованной раздвижными шторками застекленной перегородкой находился медицинский отсек, рассчитанный на одного лежащего пациента и бригаду из трех врачей. Направляющие с фиксаторами для носилок были смещены к левому борту, рядом располагалось одно складное «докторское» место. Еще два складных сиденья для медперсонала занимали места стропонетов. По периметру отсек обрамляли шкафы, стойки и розетки для медоборудования, в штатный комплект которого, в частности, входили аппарат для искусственной вентиляции легких и дефибриллятор.

Конструкторы предусмотрели возможность трансформации медицинского отсека в грузовой. Для этого носилки убирались, кресло врача складывалось, и поверх него устанавливалась специальная платформа. Медицинские универсалы разных поколений отличались не только характерными

для базовых лимузинов элементами оперения, но и некоторыми оригинальными деталями. На машинах первого и второго поколений «сто пятнадцатого» семейства пятая дверь состояла из двух секций: нижняя половина откидывалась вниз, верхняя — поднималась.

Автомобили спецсвязи

Часть автомобилей правительственных кортежей оборудовалась различными системами спецсвязи. С появлением поколения ЗИЛ-41045 на смену модификации ЗИЛ-41043, оснащенной системой спецсвязи «Орбита-2», пришла модификация ЗИЛ-41046, оборудованная комплексом «Орбита-2М». Система «Орбита» позволяла осуществлять спутниковую связь высокой степени защиты с удаленным абонентом во время следования кортежа. За торчащие во все стороны многочисленные антенны эти модификации получили прозвище «Ёжик». Автомобили спецсвязи на базе ЗИЛ-41045, оборудованные системой «Дружба», имели индекс «41049».

Медицинские универсалы разных поколений отличались не только элементами оперения, но и некоторыми оригинальными деталями. На машинах первого и второго поколений «сто пятнадцатого» семейства пятая дверь состояла из двух секций: нижняя половина откидывалась вниз, верхняя — поднималась.

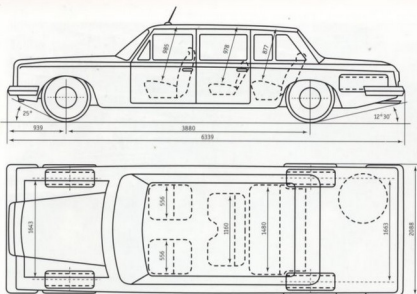


Схема автомобиля ЗИЛ-41045

Подвеска передняя

независимая, рычажная, бесшкворневая, торсионная, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

на продольных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий — дисковый с автоматической регулировкой зазора; привод гидравлический с двумя независимыми контурами, каждый из которых действует на все колеса. Система снабжена одним вакуумным и двумя гидровакуумными усилителями

стояночный — колодочный, на задние колеса; привод механический от специальной ножной педали, растормаживание автоматическое

Коробка передач

гидравлический трансформатор, работающий совместно с трехступенчатой планетарной коробкой передач; коэффициент трансформации — 2,45

Передаточные числа

I — 2,02; II — 1,42; III — 1,0; задний ход — 1,42

Главная передача

одинарная, гипоидная; передаточное число — 3,62

Двигатель

ЗИЛ-4104, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	105
Рабочий объем, см ³	7680
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров	1-5-4-8-6-3-7-2

Карбюратор

К-259, четырехкамерный

Максимальная мощность

315 л.с. при 4000–4600 об/мин

Максимальный крутящий момент

62,0 кгс.м при 4000–4600 об/мин

Технические характеристики ЗИЛ-41045

Число мест	7
Максимальная скорость	190 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	22 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	13 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	40 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея (2 штуки)	6СТ-60
Генератор	19.3701
Реле-регулятор	РР139
Стартер	СТ14-В
Свечи зажигания	3780
Размер шин	R16/245/75

Масса, кг

снаряженная	3335
полная, в том числе:	3860
на переднюю ось	1800
на заднюю ось	2060

Дорожные просветы, мм

под передней осью	173
под задней осью	184

Наименьший радиус поворота, м

по оси следа внешнего переднего колеса	7,6
наружный габаритный	8,25

Рулевой механизм

рабочая пара — винт с гайкой на циркулирующих шариках и рейка с зубчатым сектором; встроенный гидроусилитель; передаточное число — 17,5



Автомобили ЗИС-110 и ЗИС-110Б в сборочном цехе завода

Повернуть алгеброй гармонию

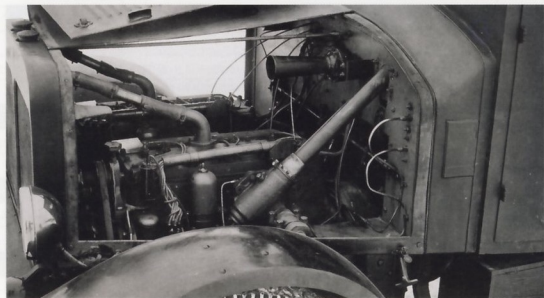
Андрей Николаевич Островцев известен как Ведущий конструктор двух поколений правительственных лимузинов — ЗИС-110 и ЗИЛ-111. Но немногие знают, что именно Островцев заложил фундаментальную научную основу отечественного автоконструирования.

Андрей Островцев (1902–1988) родился в Москве, его отец был чиновником почтово-телеграфного ведомства, а мама учительницей. Он окончил пять классов Московского реального училища. Летом 1918 года семья переехала в Семипалатинск. Когда Андрею исполнилось 18 лет, он устроился переписчиком в губернский отдел народного образования и начал посещать курсы для абитуриентов. Осенью 1922 года он получил направление в Москву для поступления в Московский механический институт имени Ломоносова (впоследствии МАМИ). В 1929 году Островцев блестяще защитил диплом и начал работать в КБ при вузе, а уже в следующем году молодого специалиста пригласили в один из ведущих советских научно-исследовательских институтов автомобильной отрасли — НАМИ (с 1931 года — НАТИ). Здесь Андрей Николаевич проработал до 1939 года — вначале конструктором, а затем главным конструктором автомобильного отдела. В этот период Островцев участвовал в создании более двадцати опытных образцов большегрузных автомобилей, в частности

трехосного двухмоторного грузовика НАТИ-2М, и много времени уделял теории — разрабатывал методы расчета агрегатов и систем автомобилей. 11 февраля 1939 года приказом по НАТИ отраслевые работы по проектированию перспективной «народной» малолитражки (будущего КИМ-10) были названы первоочередными, а ведущим конструктором

проекта назначили Островцева. В апреле 1939 года группа Островцева из НАТИ и ряд специалистов Горьковского автозавода были переведены на завод КИМ, где «сборная команда» получила официальный статус конструкторского отдела. Его

Двухмоторный экспериментальный грузовик автомобиль НАТИ-2М





начальником (то есть главным конструктором завода и ведущим конструктором малолитражки) назначили Андрея Николаевича. Пост главного конструктора завода КИМ он занимал вплоть до 1941 года. К счастью, история с провальной «госприемкой» автомобиля КИМ-10 не имела для него серьезных последствий.

В октябре 1941 года, когда стало ясно, что связанные с новой малолитражкой планы придется отложить до окончания войны, Островцева назначили главным конструктором перепрофилированного на выпуск оборонной продукции московского завода «Искра», а затем главным конструктором автомобильной промышленности в наркомате среднего машиностроения.

14 сентября 1942 года вышел приказ о создании на автозаводе имени Сталина нового легкового автомобиля высшего класса — будущего ЗИС-110. Предприятие располагало необходимыми ресурсами и квалифицированными кадрами, однако руководство отрасли посчитало необходимым подключить к проекту Островцева. Андрей Николаевич получил должность заместителя главного конструктора ЗИС и, кроме того, стал главным конструктором завода по легковым автомобилям. Летом 1943 года Островцев был назначен ведущим конструктором проекта ЗИС-110, и можно смело утверждать, что именно благодаря его идеям автомобиль стал не копией взятого за основу «Паккарда», а по-настоящему прогрессивной и во многом оригинальной машиной. В 1946 году за создание ЗИС-110 Островцев вместе с другими конструкторами завода был удостоен Сталинской премии. Роль ведущего конструктора Андрей Николаевич исполнял и при создании правительственного лимузина следующего поколения — ЗИЛ-111.

В 1953 году А. Н. Островцев, оставаясь заместителем главного конструктора ЗИЛа, возглавил кафедру «Автомобили и тракторы» (позднее переименованную в кафедру «Автомобили») Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ). Именно с этого момента он начал раскрываться как теоретик автомобилестроения. Островцев защитил докторскую диссертацию и в 1955 году получил ученое звание профессора. С 1961 года Андрей Николаевич полностью посвятил себя преподавательской и научной работе. Кафедрой «Автомобили» Островцев заведовал до 1984 года, а затем работал здесь же профессором-консультантом.

В 1968 году Островцев опубликовал монографию «Основы проектирования автомобилей», в которой обобщил и проанализировал используемые специалистами отрасли принципы конструирования. Этот труд стал своеобразной «библией» отечественных конструкторов и послужил основой для многих не менее фундаментальных теоретических исследований. Идеи, заложенные в монографии Островцева, впоследствии были использованы в книгах «Легковые автомобили» Родионова и Фиттермана, «Автобусы» Осепацовой, «Грузовые автомобили» Высоцкого и Бельянского. Можно смело утверждать, что именно Островцев заложил фундаментальную научную основу школы отечественного автоконструирования — понятия, имевшего до Андрея Николаевича скорее позитивский, нежели практический смысл. Многие годы Островцев возглавлял успешно работавшую научно-методическую комиссию по автомобильному образованию и автомобильную комиссию секции машиностроения при Минвузе СССР. Под его руководством защищено более 40 кандидатских

Андрей Николаевич Островцев



1922–1929 годы

Учится в Московском механическом институте имени Ломоносова

1929 год

Защитил диплом, начал работать конструктором

1930–1939 годы

Трудится в НАМИ в должности конструктора, затем главного конструктора автомобильного отдела

1939–1941 годы

Главный конструктор завода КИМ, ведущий конструктор проекта КИМ-10

1941–1942 годы

Главный конструктор завода «Искра», главный конструктор автомобильной промышленности в наркомате среднего машиностроения

1942–1961 годы

Заместитель главного конструктора ЗИС, главный конструктор завода по легковым автомобилям

1943–1946 годы

Ведущий конструктор легкового автомобиля высшего класса ЗИС-110

1954–1958 годы

Ведущий конструктор легкового автомобиля высшего класса ЗИЛ-111

1953–1984 годы

Преполагает в МАДИ, заведует кафедрой «Автомобили и тракторы» («Автомобили»)

1984–1988 годы


Профессор-консультант кафедры «Автомобили» МАДИ



Опытный автомобиль КИМ-10-50

диссертаций, десяток докторских. Островцев стал автором более 50 научных трудов. Андрей Николаевич награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени и медалями, ему присвоено звание «Ветеран автомобильной промышленности».

Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ИЖ-412

DeAGOSTINI

16+

