

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 329 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 64,95 ГРН, 54 900 БЕЛ. РУБ., 1190 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 145

СССР



ЗИЛ-41042

КРЕМЛЕВСКАЯ СКОРАЯ
БЫСТРО И С КОМФОРТОМ
ВПИСАТЬСЯ В КОРТЕЖ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №145, 2014
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «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 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, 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:

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

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 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-
страции печатного 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
ООО «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, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 329 руб.
Розничная цена:
64,95 грн, 54 900 бел. руб., 1190 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2014 ООО «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»;
стр. 3–7, 11–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова.

Текст — Константин Андреев

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска**
ВальтераТоотса,
а также Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика:
Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 3.09.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



Медицинские универсалы ЗИЛ-41042, в небольшом количестве построенные на базе всех трех поколений правительственных лимузинов «сто пятидесятого» семейства, выглядели впечатляюще, но по эффективности не превосходили обычные реанимобили. Эти машины предназначались для транспортировки в Кремлевскую больницу представителей государственной и партийной элиты в максимально комфортных условиях.

Для первых лиц

После Октябрьской революции 1917 года «придворная медицина» перестала существовать. И когда 30 августа 1918 года на заводе Михельсона было совершено покушение на Владимира Ильича Ленина, раненого вождя мирового пролетариата повезли не в больницу, а в Кремль, и не на скорой помощи, а на его служебном «Рено». Днем рождения советской «медицины для первых лиц» можно считать 18 февраля 1919 года, когда нарком здравоохранения Н. А. Семашко подписал «План организации санитарного надзора Кремля». 22 февраля того же года начальником Управления саннадзора Кремля (с 1928 года — Лечсанупра Кремля) был назначен Я. Б. Левинсон. Именно в период Лечебно-санитарного управления Кремля создавались основы той организации, которая затем развилась в единую целостную систему «кремлевской медицины». 24 апреля 1953 года Лечсанупр был реорганизован в 4-е (впоследствии 4-е Главное) управление Министерства здравоохранения

СССР. С 1953 по 1967 год его возглавлял Александр Михайлович Марков, с 1967 по 1987 год — академик РАН и РАМН Евгений Иванович Чазов. Именно при Чазове сформировалась система, известная как Кремлевская больница и ассоциирующаяся исключительно с борьбой за здоровье Брежнева, а на самом деле стоявшая в авангарде всей советской медицины. Чазов вспоминает об этом так: «Когда Брежнев уговаривал меня возглавить 4-е Главное управление Минздрава СССР, он сказал: «Займитесь там не только членами ЦК, а всеми знаменитыми людьми страны». Сейчас я уже могу назвать официальные цифры: в итоге к Кремлевке прикрепили 68 тысяч человек. Из них партийных деятелей было всего 2200. Из правительства — 1500. В общем, всего набирается 4 тысячи чиновников. А остальные — кумиры страны, все народные артисты СССР, все известные писатели, все главные конструкторы, все ученые из президиумов академий. Короче, передо мной поставили задачу: создать передовую медицину (вначале

в ограниченном масштабе), которая стала бы эталоном для всеобщего здравоохранения. Так и случилось».

В 70–80-е годы поликлиническая помощь, оказываемая медучреждениями 4-го Главного управления, составляла свыше 15 миллионов посещений в год, коечный фонд стационаров — более 1,5 тысяч коек. Только в Центральной клинической больнице в год лечилось более 20 тысяч человек. Помимо обширной сети поликлиник и больниц, управление располагало 24 санаторно-курортными учреждениями на 5373 койко-места.

Карету мне, карету!

Такая масштабная структура, как Кремлевская больница, нуждалась в обширном автопарке. Причем не только в автомобилях скорой помощи, но и в других машинах — от обычных легковушек для выездов врачей по вызову на дом до автобусов, грузовиков, фургонов, тракторов и т. д. Соответственно, 4-е Главное управление при Министерстве здравоохранения СССР имело



Санитарный автомобиль ЗИЛ-41042

Автомобиль ЗИС-110 санитарный



свою автобазу — Центральную автобазу (ЦАБ) на улице Башиловская, 24. Она существует и при нынешней власти и, как вы быше «кремлевские» гаражи, подчиняется Управлению делами Президента РФ. На протяжении всей истории существования системы из десятков тысяч потенциальных пациентов Кремлевки 99% (члены

государства, стал экспериментальный автобус «Юность». Создавше этот автомобиль в обход Госплана молодые конструкторы Завода имени Лихачева, отстаивая его право на существование, рисовали широкие перспективы использования малого автобуса в народном хозяйстве. И Совет министров

интересами 4-го управления или речь шла о создании принципиально нового вида санитарного автомобиля, предназначенного не только для оперативной доставки больных в стационары, но и для оказания неотложной лечебной помощи прямо в машине. В первой половине 1964 года такая специализированная скорая была построена на шасси №3. В заводском рекламном буклете эта машина описывается так: «Применяется для доставки медицинского персонала, диагностической аппаратуры и лечебных средств к месту происшествия, для оказания пострадавшему или заболевшему помощи на месте и в пути следования, для транспортирования больных или пострадавших, находящихся в особо тяжелом состоянии и нуждающихся в максимальном удобстве и покое». Салон медицинской «Юности» оборудовался переносной и стационарной наркотическими аппаратами, дефибриллятором, аппаратом искусственного дыхания, сфигмоманометрами (приборами для измерения артериального давления), электрокардиографом, ингалятором, аппаратом «Амбу»

Первой ласточкой, предвосхитившей появление «кремлевских» спецмашин, стал экспериментальный автобус «Юность»

семей руководства страны, чиновники среднего звена, артисты, ученые и т.д.) не претендовали на какие-то особые, статусные привилегии, и потому в формажорных ситуациях их обслуживали (и обслуживают ныне) приписанные к ЦАБ обычные автомобили скорой помощи. Это лучшие, самые современные, но серийные машины.

Какое-то время эта практика распространялась и на оставшийся 1% — государственную и партийную элиту: если требовалась госпитализация, высокооплаченного пациента доставляли в больницу на обычной скорой. Разумеется, предпочтение отдавалось медицинским модификациям ЗИС-110 и ЗИМ. О включении медицинских машин в состав правительственных кортежей до середины 70-х годов никто и не помышлял. Санитарные автомобили, прикрепленные к ЦАБ, работали исключительно как скорая помощь.

Удачный опыт

Первой ласточкой, предвосхитившей появление спецмашин, предназначенных только для обслуживания первых лиц

СССР постановил: в тесном взаимодействии с учреждениями Министерства здравоохранения и предприятия Министерства медицинской промышленности построить на базе «Юности» машину специализированной скорой медицинской помощи.

Трудно сказать, чем руководствовались правительственные чиновники — только

для искусственной вентиляции легких, электроотсосом, установкой для внутривенного вливания и прочими медицинскими приспособлениями, необходимыми для оказания неотложной помощи. Бригады врачей, работавшие на медицинской «Юности» в ходе профильных испытаний, от нового автомобиля пришли в полный восторг, отметив его несомненное

Автомобиль скорой медицинской помощи ЗИЛ-118А





Санитарный автомобиль ЗИЛ-114ЕА



превосходство над всеми отечественными аналогами.

Вердикт был многообещающим: «...дана рекомендация об изготовлении опытной серии автомобилей ЗИЛ-118А». Однако помимо упомянутого опытного образца, свет увидели всего два автобуса с красными крестами на кремовых бортах — на шасси №13 и №14. Обе эти «Юности» поступили в распоряжение ЦАБ 4-го Главного управления Минздрава, где до середины 70-х годов использовались по своему прямому назначению, то есть в качестве спецскорой. Однако здесь важен прецедент: в распоряжении Кремлевки впервые появились автомобили, недоступные простым смертным.

По Сеньке шанка

Возможно, уникальные штучные скорые помощи так и продолжали бы строить, но в начале 70-х годов пришлось решать проблему немедицинского характера, и это повлияло на дальнейшее развитие событий. Свой первый инсульт генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев перенес в ноябре 1972 года. Стало ясно, что в любых поездках главу государства должна сопровождать машина, оборудованная для оказания экстренной медицинской помощи, но при этом внешне не выбивающаяся из стилистики правительственного кортежа.

По решению 4-го Главного управления Минздрава и Гаража особого назначения (ГОН) такой автомобиль решили создать на базе ЗИЛ-114. Речь шла вовсе не о «реанимобиле» наподобие «Юности», а о машине представительского класса, главная задача которой — с максимальным комфортом доставить больного в стационар. По оснащенности такая машина немногим превосходила обычную скорую и позволяла оказывать лишь первую неотложную помощь. Обычные санитарные «рафики» во многих отношениях были куда удобнее, однако речь и не шла об использовании автомобиля в качестве «разъездной» скорой 4-го управления. Куда важнее было дополнить кортеж «неотложкой», которая практически не отличалась бы от прочих больших черных машин — дабы не афишировать состояние здоровья генсека. Чтобы не демаскировать назначение машины, прикрепленным к ней врачам даже было

запрещено надевать белые халаты. Именно в этот период кому-то из чиновников пришло в голову следующее: если первому лицу государства по статусу положен служебный ЗИЛ-114, а в качестве скорой его обслуживает тоже ЗИЛ, то тем, кому положено по рангу ездить на «Чайках», надлежит и в больницу передвигаться на спецмашинах аналогичного уровня. В результате в 1973 году два автозавода — ЗИЛ и РАФ — практически одновременно получили задание разработать медицинские универсалы. И если созданный в 1975 году ЗИЛ-114ЕА (на базе автомобиля ЗИЛ-114Е) попал в ЦАБ в единственном экземпляре (второй из двух построенных образцов остался обслуживать заводскую медсанчасть ЗИЛа) — главным образом для движения в составе кортежей, то созданных на базе «Чайки» медицинских универсалов ГАЗ-13С в общей сложности было построено около полутора десятков.

Салон медицинской «Юности» оборудовался парковым аппаратом, дефибрилятором, аппаратом искусственного дыхания, электрокардиографом, ингалятором, аппаратом «Амбу» для искусственной вентиляции легких, электроотсосом, установкой для внутривенного вливания и прочими приспособлениями, необходимыми для оказания неотложной помощи.





Поскольку чиновникам, передвигающимся на служебных «Чайках», в большинстве случаев никакой кортеж вообще не был положен, то речь шла именно об использовании этих машин в качестве обычной скорой помощи.

Дебютанты

На первый взгляд перед конструкторами стояла несложная задача: сделать из лимузина универсал, удлиннив салон за счет багажника. Рамная конструкция базовых представительских машин, по идее, позволяла свести переделки к минимуму. Однако в действительности все оказалось гораздо сложнее.

И у «Чаяк», и у правительственных ЗИЛов кузова, хотя и не считались несущими, но, тем не менее, «содержат» с рамой несли часть силовых нагрузок. Как следствие, расположение и конфигурация их несущих элементов, в том числе удерживающих крышу стоек, тщательно рассчитывались. Просто взять и превратить трехобъемный кузов в универсал означало нарушить все жесткостные

характеристики. Не случайно горьковские конструкторы всеми правдами и неправдами от работы над медицинскими «Чайками» уклонялись, и непористой заказ достался Рижской автобусной фабрике (РАФ). Не обремененные текущими разработками конструкторы «легкового» КБ Завода имени Лихачева за дело взялись охотно. «Пересчитали» кузов, продумали компоновку. В медицинском отсеке, в который превратилось все пространство от спинки передних сидений до почти вертикальной задней стенки кузова, следовало «упаковать» основание для носилок, три сиденья для врачей и закрытые стеллажи для медицинского оборудования. Пришлось решать и задачу размещения запасного колеса. У базовых лимузинов оно покоилось в багажнике, занимая немалую часть его объема. Медицинский универсал в силу понятных причин багажного отсека не имел, а пренебречь запаской на автомобилях такого уровня было бы верхом легкомыслия. Решение нашли довольно оригинальное. Запасное колесо и прочие шоферские принадлежности разместили

в вертикальной нише, доступ к которой обеспечивала «фальшивая» задняя левая дверь. Со стороны салона эта ниша была глухой и попросту сливалась с расположенными по левому борту шкафчиками с медицинскими приборами. Через заднюю правую дверь в салон попадали врачи, двое из которых могли сидеть на двух складных сиденьях, расположенных против хода движения спинками вплотную к перегородке, отделявшей водительский отсек от медицинского, а еще один — на складном сиденье, ориентированном по ходу движения и расположенном у правой задней двери между медицинскими шкафами правого борта и носилками. Сами носилки устанавливались на платформу, расположенную вплотную к шкафу левого борта. Уже в 1974 году было изготовлено два опытных экземпляра. Внешне они представляли собой универсалы с надстройкой над крышей, увеличивающей высоту салона, причем машины отличались друг от друга: у одной стальная надстройка начиналась прямо от лобового стекла, как





бы продолжая его линию, а у другой возвышалась ступенькой, которая шла от центральных стоек кузова. Увеличение высоты салона стало своеобразной полумерой: встать в полный рост было невозможно, зато появлялось пространство для манипуляции с оборудованием и упрощался процесс погрузки и выгрузки носилок. Салон, отделанный мягкой серой кожей с такой же роскошью, как и лимузин, был рассчитан на пятерых человек (водитель, охранник и бригада из трех врачей) и одного лежачего пациента, для транспортировки которого машина комплектовалась кожными носилками. Медицинский отсек оснащался самой современной реанимационной и кардиологической аппаратурой. Эти автомобили имели полную массу 4,8 т, сухую — 3,9 т.

Стоит подчеркнуть, что проведение хирургических операций в этих автомобилях, равно как и в аналогах, построенных на базе более поздних поколений правительственных лимузинов, не предусматривалось. Оборудование, которым оснащались спецмашины, позволяло проводить экстренные манипуляции, направленные



Автомобиль ЗИЛ-114НА

представляли собой «перелицованные» варианты ЗИЛ-114ЕА.

В 1986 году было построено три универсала уже на базе ЗИЛ-4104 с оформлением передней части в духе ЗИЛ-41045, получивших наименование ЗИЛ-41042. И наконец, во второй половине 80-х годов построили еще четыре «скороших» на базе ЗИЛ-41047, сохранивших прежний индекс — ЗИЛ-41042.

и еще более широкою (245 мм) «резину». Шины особой марки «Гранит» имели конструкцию, позволявшую двигаться при пробитом колесе, что достигалось за счет очень жестких боковых покрышки. Медицинские универсалы ЗИЛ-41042 1986 года щедро являлись полным пакетом обновлений, отличавшихся «ноль сорок пятый» от предшественника. Монументальная облицовка радиатора получила

Перед конструкторами стояла задача сделать из лимузина универсал, удлинив салон за счет багажника

на поддержание жизни, но главной задачей была скорейшая доставка пациента в стационар.

«Доктор» во фраке

По всей вероятности, опыт эксплуатации ЗИЛ-114ЕА был признан успешным, поскольку с появлением новых правительственных лимузинов ЗИЛ-114Н (новый кузов на старой агрегатной базе) и ЗИЛ-115 (новый кузов на новой агрегатной базе) завод получил задание строить медицинские универсалы на их базе. Созданные в 1979 году универсалы, получившие наименование ЗИЛ-114НА, по сути,

Спецмашины всех поколений практически не отличались друг от друга компоновкой и комплектацией медицинского отсека. По сравнению с ЗИЛ-114ЕА и ЗИЛ-114НА, единственная инновация ЗИЛ-41042 заключалась в возможности трансформировать медицинский отсек в грузовой. Для этого носилки убирались, кресло врача складывалось, и поверх него устанавливалась специальная платформа. Какой груз (кроме, разве что, гроба с бывшим пациентом) можно было перевозить на «фургоне» такого класса, остается только догадываться. Кроме того, автомобили на базе «сто пятнадцатых» получили 16-дюймовые диски

хромированное обрамление. Чтобы «архитектурный центр» передней панели не смотрелся излишне массивно, горизонтальные прутья декоративной решетки расположили группами, отделенными друг от друга акцентированными интервалами. Переднюю «оптику» скомпоновали по-новому, придав этому элементу более строгий и функциональный вид. Небольшие вертикальные габаритные огни заняли место с внешней стороны хромированного оклада фар, под которыми на всю их ширину разместились поворотники. На боковинах передних крыльев, перед колесными арками, появились довольно крупные оранжевые катафоты. Бамперы стали чуть массивнее, но проходящие на всю их длину черные накладки удачно скрывали излишний вес. Колесные арки лишились хромированных накладок. Тонкие боковые молдинги на уровне нижнего края бамперов стали значительно шире и тоже получили продольную черную вставку. Корпуса бортовых зеркал заднего вида сменили хром на чернение.

Проведение хирургических операций в спецавтомобилях, равно как и в аналогах, построенных на базе более поздних поколений правительственных лимузинов, не предусматривалось. Оборудование позволяло проводить экстренные манипуляции для поддержания жизни пациента, но главной задачей была его скорейшая доставка в стационар.





ЗИЛ-41042





Однако в оформлении были и некоторые индивидуальные особенности». В отличие от базового лимузина, у универсала не исчезли хромированные молдинги на порогах, хромированными остались стойки передних форточек (впрочем, иных в универсале и не было). Поскольку задний бампер имел оригинальную конструкцию без заходящих на крылья боковин, катафоты за арками задних колес сошли неуместными. Известно, что универсалы ЗИЛ-41042, выпущенные в 1986 году, строились на шасси №183 и №184. Медицинский отсек ЗИЛ-41042 с шасси №183 был отделан бежево-коричневой кожей, салон его «брат-близнеца» с шасси №184 — кремовой. Аналогичным образом — по внешним признакам базового лимузина — можно было распознать и медицинский универсал

третьего поколения на шасси ЗИЛ-41047. Изменения вновь коснулись главным образом оформления передка. Был акцентирован ритм декоративных планок облицовки радиатора. На этот раз они распределились равномерно, но каждый третий из прутьев покрывался так называемым «черным хромом». Передняя оптика интегрирована в единый блок: круглые фары уступили место прямоугольным, а поворотники вновь вернулись на углы передних крыльев. Этот светотехнический блок обрамляла тонкая хромированная рамка. В широкой черной вставке переднего бампера под фарами появились едва заметные решетки. Хромированная часть переднего бампера видимых изменений не претерпела, но под бампером появился выкрашенный в цвет кузова элемент,

представлявший собой нечто среднее между низкой «юбкой» и высоким спойлером. Оранжевые катафоты на передних крыльях переехали за колесные арки. С передних боковых стекол исчезли форточки. Зеркала заднего вида получили новый пластиковый корпус и стали устанавливаться не на дверь, а в угол окна.

Капот, навешенный на задние петли, вернулся к «аллигаторному» стилю. Эволюция оригинальной части универсала — задка — была такова. На машинах первых поколений пятая дверь состояла из двух секций: нижняя половина откидывалась вниз, верхняя поднималась. У ЗИЛ-41042 последней серии эта дверь была цельной и поднималась вверх. Изменилась и форма заднего окна — его углы заметно скруглились. Подштамповка под номерной знак переехала с нижней половины бампера на пятую дверь, а с задней части надстройки на крыше исчезли вентиляционные решетки. Известно, что салон одного из медицинских универсалов последней серии был отделан кожей цвета кофе с молоком, а двух — белой кожей.

Передняя часть салона, рассчитанная на водителя и одного пассажира, почти

Следом за машинами всех поколений практически не отличались друг от друга по компоновке и комплектации медицинского отсека. По сравнению с ЗИЛ-114ЕА и ЗИЛ-114НА, единственная инновация ЗИЛ-41042 заключалась в возможности трансформировать медицинский отсек в грузовой.



ничем не отличалась от салона стандартных лимузинов. Назначение автомобиля выдавала панель управления спецсигналами (сиренами и проблесковыми маячками) немецкой фирмы AEG-Telefunken, расположенная между передними сиденьями.

Основа основ

Конструктивно универсалы практически не отличались от лимузинов. 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 комплектовались стабилизаторами поперечной устойчивости. Рулевой механизм оснащался гидросилителем с питанием от лопастного насоса, установленного на носке коленчатого вала двигателя.

При необходимости у санитарного автомобиля сзади открывалась только верхняя створка двери



надежности у английской фирмы *Girling*, а позже, после ее банкротства, у фирмы *Lucas*. Однако тормоза универсалов имели свои особенности. Евгений Сергеевич Копылов, заместитель начальника шестого цеха, где выпускали все правительственные ЗИЛы и «Юности»,

в каталог. Такие же диски передних тормозных механизмов использовались на «ягельных» версиях — ЗИЛ-4105/41051/41052. Машины семейства ЗИЛ-41042 оснащались двигателем модели ЗИЛ-4104. V-образный блок цилиндров с прямым углом развала между рядами цилиндров и головки блока

Основу шасси ЗИЛ-41042 составляла сварная периферийная рама с лонжеронами замкнутого коробчатого сечения

Прекрасно зарекомендовавшая себя на ЗИЛ-114 система двух автономных тормозных контуров, каждый из которых приводил в действие по одной из двух пар колодок на каждом колесе, осталась без изменений. Эффективность торможения обеспечивали вакуумный усилитель, объединенный с главным тормозным цилиндром, и два гидровакуумных, встроенных в контуры. Закупался этот образец

рассказывал об этом следующее. Масса ЗИЛА «амбуланс» существенно превышала массу аналога с кузовом лимузин. Поэтому на ЗИЛ-41042 передние тормозные диски имели большую, чем у базовой модификации, толщину: 32 мм вместо 26. Произвести такую замену позволяли скобы со специальными проставками. Данное изменение в конструкции было сделано по «записке главного конструктора», оно не вносило

отличались из алюминиевого сплава. Привод распредвалов осуществлялся двухрядной втулочной-роликковой цепью. В блок цилиндров были запрессованы «мокрые» чугунные гильзы с нижним упорным буртиком. Камеры сгорания имели полуклиновидную форму, а днище поршня — выступ-вытеснитель (это предохраняло мотор от детонации). Охлаждение масла обеспечивали сразу два радиатора. Один, жидкостной, был инсталлирован в блок цилиндров и последовательно с фильтром включен в систему смазки. Параллельно с ним работал автономный масляный радиатор, охлаждаемый воздухом. Система зажигания имела две электрические цепи — основную и аварийную. Контактное-транзисторное зажигание двигателя ЗИЛ-4104 с середины 80-х годов уступило место бесконтактной электронике. Инновация была воплощена на автомобилях третьего поколения — ЗИЛ-41047 и его модификациях. Главным узлом трансмиссии была гидромеханическая передача (ГМП), состоящая из комплексного гидротрансформатора и планетарной трехступенчатой коробки передач с автоматическим переключением.

Автомобиль ЗИЛ-41042





Автомобиль ЗИЛ-41042 последнего поколения

Выбор режима работы ГМП осуществлялся селекторной ручкой. Гидромеханическая передача ЗИЛ-114Д, доставшаяся в наследство семейству ЗИЛ-115, модернизировалась дважды — в 1978 и 1982 годах, то есть при подготовке производства базовых лимузинов каждого из поколений. Конструкция гидромеханической передачи, унаследованная последним поколением лимузинов и их модификаций от своих предшественников, имела обозначение «4105».

Принципиальные отличия последней версии ГМП заключались в введении дополнительного режима движения. Прежде для движения вперед водитель мог выбрать или положение рычага «Д», при котором осуществлялся переход по передачам I—II—III, или положение «2», при котором в зависимости от скорости автомобиля и положения дроссельной заслонки двигателя была включена I или II передача.

При переходе к ГМП «4105» в систему управления был добавлен диапазон «1», позволявший использовать только первую передачу, что упрощало движение в нестандартных дорожных условиях или в горах. В 1988 году ГМП подверглась очередной модернизации: была существенно изменена конструкция муфты свободного хода и ряда прилегающих деталей, что увеличило надежность узла. Обновленный агрегат получил индекс «4105-01».

По частным коллекциям

Медицинскими универсалами, входившими в состав кортежа, всегда управляли водители не Гаража особого назначения, а Центральной автобазы 4-го Главного управления Минздрава. И сами автомобили были закреплены за ЦАБ. Все регламентные работы, кроме ремонтов, осуществлялись специальной бригадой ЦАБ, которая проходила особую проверку компетентными

органами и получала допуск к машине. Сами машины находились в опечатанном помещении, ключ был у начальника одной из автоколонн.

В эпоху Ельцина, когда иномарки начали постепенно вытеснять отечественные ЗИЛы из Гаража особого назначения, изменения коснулись и Центральной автобазы. Так, в кортежах Бориса Николаевича можно было заметить типичную американскую спорую-фургон, разумеется, без спецокраски. К счастью, в годы перехода ГОНА на иномарки инструкции, требовавшие не прерывной утилизации автомобилей, обслуживающих первых лиц государства, уже не соблюдались столь же неукоснительно, как прежде, поэтому немалая часть «Черных докторов» разошлась по частным коллекциям.

По сведениям Вальтера Тоотса, один медицинский универсал первого поколения отправился в Тулу, где новые хозяева отрезали у него выступающую часть крыши, покрасили в серебристый металлик, а внутри установили столик. В 1998–1999 годах обе спецмашины с экстерьером ЗИЛ-41045 у ЦАБ выкупили некие эстонские предприниматели с намерением использовать в качестве элитных автокатафалков. Еще один медицинский универсал на базе ЗИЛ-4104 и два универсала на базе ЗИЛ-41047 были выкуплены одним человеком: с какой целью и где сейчас находятся автомобили — неизвестно.

Машины семейства ЗИЛ-41042 оснащались двигателем модели ЗИЛ-4104. V-образный блок цилиндров с прямым углом развала между рядами цилиндров и головки блока отливалась из алюминиевого сплава. Привод распределов осуществлялся двухрядной втулочно-роликовой цепью. В блок цилиндров были запрессованы «мокрые» чугунные гильзы с нижним упорным буртиком.

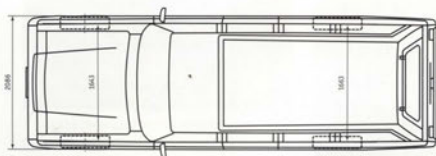
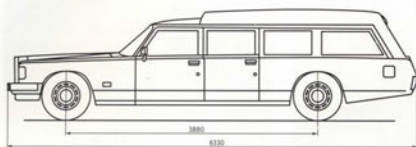


Схема автомобиля ЗИЛ-41042

Подвеска задняя

на двух продольных несимметричных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Наименьший радиус поворота, м

по внешнему краю переднего бампера 8,25

Рулевой механизм

поршневого типа с встроенным гидравлическим усилителем. Рабочая пара — винт с гайкой на циркулирующих шариках и зубчатый сектор. Передаточные отношения: рулевого механизма — 17,5:1, общее — 20,8:1

Тормоза

рабочие — дисковые 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

Коробка передач

гидравлический трансформатор, работающий совместно с трехступенчатой планетарной коробкой передач; коэффициент трансформации — 2,0

Передаточные числа

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

Главная передача

одинарная, гипоидная; передаточное число — 3,615

Двигатель

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

Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	105
Рабочий объем, см ³	7695
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8
Карбюратор	К-259, четырехкамерный

Максимальная мощность

315 л.с. при 4400–4600 об/мин

Максимальный крутящий момент

62,0 кгс.м при 2500–2700 об/мин

Технические характеристики ЗИЛ-41042 (на базе ЗИЛ-41047)

Число мест	5 + 1 место для носилок
Максимальная скорость	190 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	22 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	13 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	40 м
Электрооборудование	12 В
Аккумуляторная батарея, 2 шт.	«VARTA»
Генератор	4807.3701
Реле-регулятор	1807.3702 бесконтактное
Стартер	3307.3708
Свечи зажигания	3780
Размер шин	245/70 R16

Масса, кг

снаряженная	3900
полная	4110

Дорожные просветы, мм

под передней осью	170
под задней осью	195

Подвеска передняя

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



В. Г. Мазепя рассказывает о перспективах использования импортных силовых агрегатов на автомобилях ЗИЛ

С точностью часовщика

В историю отечественного автомобилестроения Владимир Григорьевич Мазепя, участник многих значимых проектов, войдет как инициатор создания городского грузовика — популярного «Бычка».

В 1957 году Владимир Мазепя окончил Московский автомеханический институт (МАМИ) с красным дипломом и поступил на автомобильный Завод имени Лихачева. Некоторое время работу по специальности в должности инженера-конструктора двигателей Отдела главного конструктора (ОГК) удавалось совмещать с активной комсомольской деятельностью, однако в 1960 году Мазепя был избран секретарем комитета ВЛКСМ завода, а в 1962 году стал членом ЦК ВЛКСМ. Работа по комсомольской линии на таком уровне предполагала освобождение «номенклатуры» от иных занятий. Перед Владимиром Григорьевичем открывалась блестящая карьера — сначала комсомольская, а затем и партийная. И когда в 1964 году молодой комсомольский функционер получил предложение окончательно перейти в «рулевые страны», многие думали, что на автозаводе Мазепю никогда больше не увидят. Но, вопреки ожиданиям, Владимир заманчивые предложения отверг и вернулся «на землю» — в ОГК, где

продолжил работу рядовым инженером в бюро по исследованию и доводке грузовых транспортных автомобилей. Победила любовь к профессии! Пять лет спустя, в 1969 году, Мазепя возглавил это бюро. К своим профессиональным обязанностям — «конвертировать» результаты

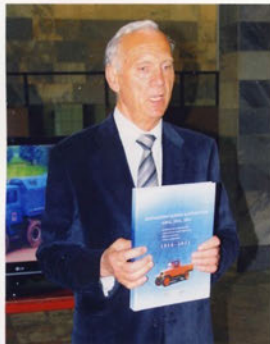
испытаний перспективных грузовиков в конструкторские наброски — Владимир Григорьевич отнесся неординарно. При бюро расцвела заводская спортивная команда — гошники выступали на легковых автомобилях, не имеющих никакого отношения к ЗИЛУ. Немногие знали, что с точки зрения Мазепи модернизированные им КПП для спортивных легковушек являлись своего рода «стендом» для проверки и откатки профессиональных решений. В 1983 году заводской гошник Николай Больших триумфально выиграл на «Жигулях» ипподромную «Гонку звезд». Тольятинских спортсменов удалось опередить в том числе и за счет рассчитанных Мазепой передаточных чисел КПП. Трудно было поверить, что это «колдовство», требующее точности часовщика, было прологом к работе над улучшением тяговой динамики грузовика ЗИЛ-4331.

В 80-е годы под руководством Мазепи специалисты УАЗР внесли серьезный вклад в усовершенствование продукции автозавода. Были подготовлены предложения по увеличению рабочего объема дизеля ЗИЛ-645, изменению интерьера и габаритов кабины ЗИЛ-4331, применению КПП с демальтипликатором в трансмиссии ЗИЛ-4331, устранению отказов редуктора среднего моста ЗИЛ-133. Когда провозглашенные М. С. Горбачевым самокупаемость и хозрасчет вынудили отечественные предприятия пересматривать



В. Г. Мазепя представляет первый опытный (макетный) образец малотоннажного грузового автомобиля





Презентация книги «Автомобильные двигатели АМО, ЗИС, ЗИЛ», к созданию которой В. Г. Мазепа имел самое непосредственное отношение

отношения с потребителями, именно Мазепа, занявший к этому времени пост заместителя главного конструктора, сумел совместно с коллегами организовать производство грузовиков по индивидуальным заказам и договорным ценам. Это начинание существенно облегчило переход автозавода к рыночным отношениям.

В 1992 году В. Г. Мазепа становится главным конструктором Завода имени Лихачева, и именно в этот год катастрофическая для предприятия ситуация с продажами заставляет его взяться за разработку новой платформы, позволяющей расширить гамму зилевских грузовиков. Речь шла

В. Г. Мазепа объясняет особенности компоновки импортных силовых агрегатов на автомобилях ЗИЛ



о городском грузовом автомобиле. Проект, получивший индекс ЗИЛ-5301, был реализован в кратчайшие сроки. Два первых ходовых образца перспективной трехтонки были изготовлены в конце 1994 года, а в 1996-м началось серийное производство «Бычков».

В апреле 1994 года заводское руководство, воодушевленное успехами Мазепы по продаже автомобилей малых серий, уговорило его занять пост заместителя генерального директора ЗИЛА по маркетингу. Однако действительно толковые предложения, которые Владимир Григорьевич вносил будучи на этой должности, никто не торопился реализовывать. Продажи продолжали падать, и в ноябре 1994 года Мазепа был «разжалован» и назначен заместителем директора конструкторско-экспериментального производства (КЭП).

Впоследствии Владимир Григорьевич Мазепа еще несколько раз перемещался с высоких конструкторских должностей на высокие руководящие и обратно. «Восхождение» обычно следовало за очередной сменой руководства завода, а «спуск» — через некоторое время, когда энергичный и деятельный Мазепа начинал мешать начальству спокойно «почивать на лаврах». Биография Владимира Григорьевича была бы неполной, если бы мы не сказали о проводимой им все эти годы большой общественной работе по сохранению истории автозавода (в том числе документов и натуральных

Владимир Григорьевич Мазепа

1957 год

Окончил Московский автомеханический институт (МАМИ) и пришел работать на ЗИЛ

1960 год

Избран секретарем комитета ВЛКСМ завода

1962 год

Становится членом ЦК ВЛКСМ

1964 год

Вернулся на работу в Отдел главного конструктора ЗИЛА

1969 год

Возглавил бюро по исследованию и доводке грузовых транспортных автомобилей

1980-е годы

Под руководством Мазепы подготовлены предложения по увеличению рабочего объема дизеля ЗИЛ-645, изменению интерьера и габаритов кабины ЗИЛ-4331, применению КПП с демультипликатором в трансмиссии ЗИЛ-4331, устранению отказов редуктора среднего моста ЗИЛ-133

1992 год

Назначается главным конструктором ЗИЛА

1992–1994 годы

Разрабатывает ЗИЛ-5301 («Бычок»)

1994 год

Занимает пост заместителя генерального директора ЗИЛА по маркетингу, должность заместителя директора конструкторско-экспериментального производства (КЭП)

образцов), по поддержке ветеранов ОГК ЗИЛ и организации юбилейных мероприятий, связанных как с самим заводом, так и с конструкторской службой ЗИЛА, по информационной помощи журналистам, пишущим на автомобильные темы, и технической поддержке реставрационных мастерских.



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



BA3-2702

DeAGOSTINI