

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 236

СССР
И СОЦСТРАН



ЗИЛ-111В

«ГАГАРИНСКИЙ» АВТОМОБИЛЬ
СМЕШЕНИЕ СТИЛЕЙ
ПОД ЦВЕТ ГЕНЕРАЛЬСКОЙ ШИНЕЛИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №236, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: С. В. Юхина

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 о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:

Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

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

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

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»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казакско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000,

г. Алматы, ул. Айтеке би, 88,

Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

12,50 бел. руб., 1690 тенге

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

Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

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

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3–7 (верх), 10 (низ), 11, 12, 14, 15:

частная коллекция Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке номера Владимира Григорьевича Мазепу, Александра Павленко и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ

«О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 10.07.2018

Разработка и осуществление проекта:



УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ

16+

RCforum.ru



Этот открытый легковой автомобиль высшего класса навсегда вошел в историю нашей страны как «гагаринский». Именно на нем первый космонавт планеты Земля Юрий Алексеевич Гагарин 14 апреля 1961 года проехал по улицам Москвы — эти кадры облетели весь мир, и ЗИЛ-111В на них не затерялся.

В поисках нового

Автомобиль ЗИС-110, скроенный в военное время по лекалам начала 40-х годов, к середине 50-х безнадежно устарел: мощность двигателей его заокеанских одноклассников уже давно перевалила за 200 л.с., да и максимальная скорость вплотную приблизилась к рубежу в 200 км/ч. Стали нормой автоматические коробки передач, на легковых машинах появились большие панорамные стекла, а крылья и подножки по бокам уже не выступали из общей архитектуры кузова. В салоне автомобилей высшего класса давно стал привычным кондиционер. Попытка модернизации ЗИС-110 «малой кровью», предпринятая на заводе, никого не вдохновила. Встал вопрос о разработке совершенно нового советского легкового автомобиля высшего класса. В то время среди конструкторов была популярна идея постройки нового легкового автомобиля в так называемом русском стиле, с использованием собственных мотивов

в архитектуре кузова. В какой-то момент эта идея даже возобладала над всеми остальными, но попытка ее воплощения закончилась неудачей: оба экспериментальных автомобиля ЗИС-111 «Москва», построенных по проекту Валентина Николаевича Росткова, которые различались лишь внешней отделкой, не вызвали восторга у руководителей автозавода и вышестоящих инстанций.

В результате проработку внешнего вида будущего ЗИЛ-111 отдала газовскому художнику Льву Михайловичу Еремееву, который незадолго до этого создал очень выразительный образ автомобиля ГАЗ-13 «Чайка». В 1956 году дизайн-проект нового легкового автомобиля высшего класса, разработанный Еремеевым, был выполнен в натуральную величину из дерева и пластилина и получил одобрение «сверху».

Вся дальнейшая конструкторская разработка новой машины ЗИЛ-111 велась под руководством заместителя главного конструктора ЗИЛа А. Н. Островцева. Непосред-

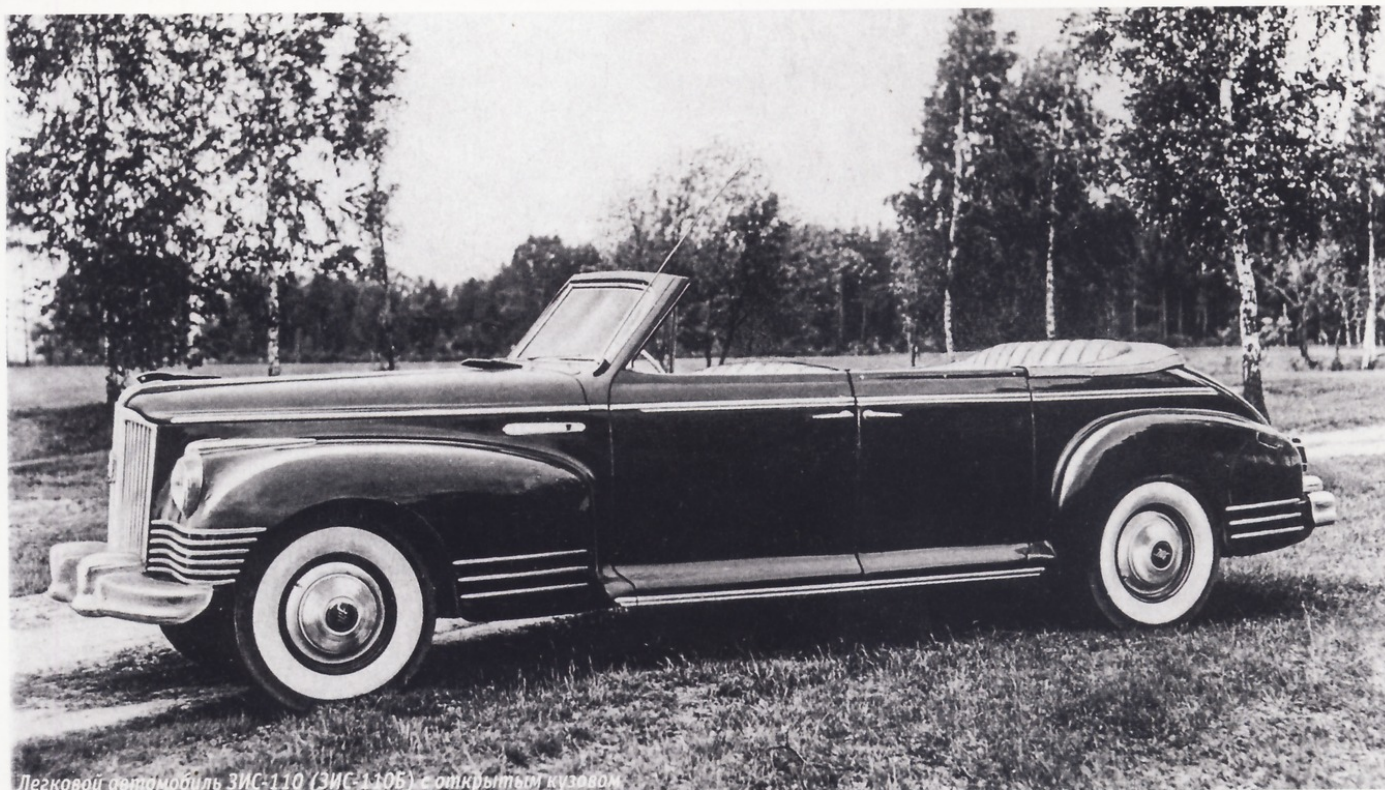
ственное участие в этой работе принимали В. Ф. Родионов, П. С. Тарасенко, Л. Н. Гусев, Б. Н. Мамаев, С. Н. Петрова, Н. А. Алексеев, Е. Д. Курицына, Г. Ф. Геликман, Б. Ф. Капусткин, А. Д. Дымшиц, А. П. Зигель, Я. М. Шендерович, Б. Н. Орлов, М. И. Фридман, Г. И. Каюков, И. Ф. Герман, М. Е. Карамышева, С. Г. Вайсман, Э. И. Пономарев, А. М. Яковлева, А. П. Черняев и др.

Первые опытные образцы «сто одиннадцатой» модели собрали в начале 1957 года, а мелкосерийное производство лимузинов началось в 1958 году. В том же году на международной выставке в Брюсселе ЗИЛ-111, представленный в советской экспозиции, получил почетный диплом.

Автомобиль ЗИЛ-111 на тот момент был вполне современным легковым автомобилем высшего класса. По многим параметрам и комфортабельности он значительно превосходил выпускавшийся ЗИС-110. В отличие от ЗИС-110, автомобиль ЗИЛ-111 имел принципиально новую конструкцию



Легковой автомобиль ЗИЛ-111В на Красной площади в Москве во время репетиции военного парада



Легковой автомобиль ЗИС-110 (ЗИС-110В) с открытым кузовом

кузова с панорамными стеклами — ветровым и задним, в котором ветровое стекло и стекла передних дверей для защиты от запотевания обдувались теплым воздухом. Внутренние размеры кузова для комфорта пассажиров были увеличены, улучшена посадка как на основных, так и на откидных сиденьях. Конструкция кузова впервые

Межведомственные испытания нового легкового автомобиля высшего класса ЗИЛ-111 проводились с 1 декабря 1958 года по 15 июня 1959 года в соответствии с указанием первого заместителя председателя Совета министров СССР Ф. Р. Козлова от 9 октября 1958 года. Целью испытаний была всесторонняя проверка автомобиля

и определение его готовности для передачи потребителям. Испытаниям были подвергнуты два автомобиля ЗИЛ-111 из первой промышленной партии и один экспериментальный образец. Испытания включали в себя движение в условиях интенсивного городского автомобильного потока (по Москве), пробег по до-

В 1958 году на международной выставке в Брюсселе автомобиль ЗИЛ-111 получил почетный диплом

в отечественной практике предусматривала возможность размещения установки для кондиционирования воздуха. На ЗИЛ-111 (тоже впервые для отечественного серийного легкового автомобиля) установили V-образный восьмицилиндровый бензиновый верхнеклапанный двигатель мощностью 200 л.с. при степени сжатия 9 (или 220 л.с. при степени сжатия 10,5), двухступенчатую гидромеханическую автоматическую коробку передач с кнопочным (селекторным) управлением, рулевое управление с гидроусилителем и вакуумным усилителем привода тормозов, электроприводы стеклоподъемников, транзисторный всеволновой радиоприемник. Были применены бескамерные шины низкого давления размера 8,90-15.



Базовый легковой автомобиль ЗИЛ-111



Опытный образец автомобиля ЗИЛ-111В (1960 год)

рогам с усовершенствованным покрытием, в том числе по горным дорогам Кавказа и Крыма, испытание на высоких скоростных режимах для определения надежности работы двигателя, а также других агрегатов автомобилей. В основном испытания проводились на форсированных режимах, при движении с полной нагрузкой. Кроме того, в условиях горных дорог был проведен ряд специальных заездов для проверки температурных режимов двигателя и трансмиссии и определения надежности тормозов и маневренности автомобиля. Динамика проверялась отдельными заезда-

ми на максимальной скорости и разгонами с места. Полученная максимальная скорость автомобилей ЗИЛ-111 равнялась 170 км/ч. А вот по интенсивности разгона ЗИЛ-111, несмотря на применение более мощного двигателя, лишь немного превосходил ЗИС-110, что объяснялось в первую очередь завышенной до 2950 кг массой испытуемых образцов, в то время как техническими условиями собственная масса машины задавалась всего в 2600 кг. Другими словами, масса опытных образцов существенно превышала установленную, и от этого динамические показатели автомобилей на испытаниях оказались хуже

ожидаемых. Для серийного производства этих автомобилей требовалось провести ряд мероприятий, направленных на снижение их собственной массы.

Кабриолет или фазетон?

Помимо лимузина, в 1959 году на Московском автозаводе появилась модификация ЗИЛ-111 со встроенным кондиционером — ЗИЛ-111А, а в 1960 году — открытый автомобиль ЗИЛ-111В с убирающимся тентом. Открытые автомобили, созданные на базе лимузинов, в заводской производственной программе существовали, начиная с самого первого легкового автомобиля ЗИС-101. Его открытая модификация считалась самостоятельной моделью и называлась ЗИС-102. Традиция была продолжена с появлением лимузинов ЗИС-110 нового поколения — на этой базе было создано несколько вариантов открытых автомобилей с разным видом остекления, а также с мягким верхом, убираемым вручную (более простая версия), и с электрогидравлическим механизмом складывания и складывания мягкого верха, что соответствовало мировым стандартам для автомобилей этого класса. Правда, последний вариант существовал лишь в опытных образцах. Зато опыт разработки сложного механизма складывания и раскладывания мягкого верха вскоре пригодился при создании открытой версии ЗИЛ-111.



ЗИЛ-111В с закрытым верхом (вид сзади). Хорошо видно откидное окошко в тенте



Силуэт ЗИЛ-111В с открытым верхом получился стремительным и в то же время солидным



Этот автомобиль с индексом ЗИЛ-111В в заводских отчетах именуется кабриолетом, хотя, по сути, является фазтоном с подвижными стеклами дверей. Откуда пошла такая путаница с определением типа кузова легковых автомобилей ЗИЛ? Все достаточно просто: кабриолеты действительно всегда выделялись тем, что имели полноценное боковое остекление и «мягкую крышу». Но раньше, чтобы обеспечить такое сочетание кузовных элементов, конструкторы вынуждены были оставлять на машинах верхний силовой каркас кузова нетронутым, вместе с рамками дверей: классическими отечественными кабриолетами считаются «Победы» и «Москвичи» послевоенных выпусков с откидывающимся верхом.

Открытые кузова, лишенные боковых стекол, называли фазтонами. Роль бокового остекления у них часто выполняли пристегивающиеся боковины с целлулоидными окошками. Собственно разница между фазтонами и кабриолетами изначально как раз и состояла в наличии или отсутствии полноценного бокового остекления. Еще до войны конструкторы додумались, как на фазтонах сделать подъемные окна в дверях вместе с рамками. В поднятом положении эти окна (при откинутах верхе) фактически превращали машину в кабриолет. А в опущенном состоянии это уже был классический фазтон. Вот такое смешение стилей. Но мы будем верны официальной заводской версии и назовем ЗИЛ-111В кабриолетом.

Надежность конструкции

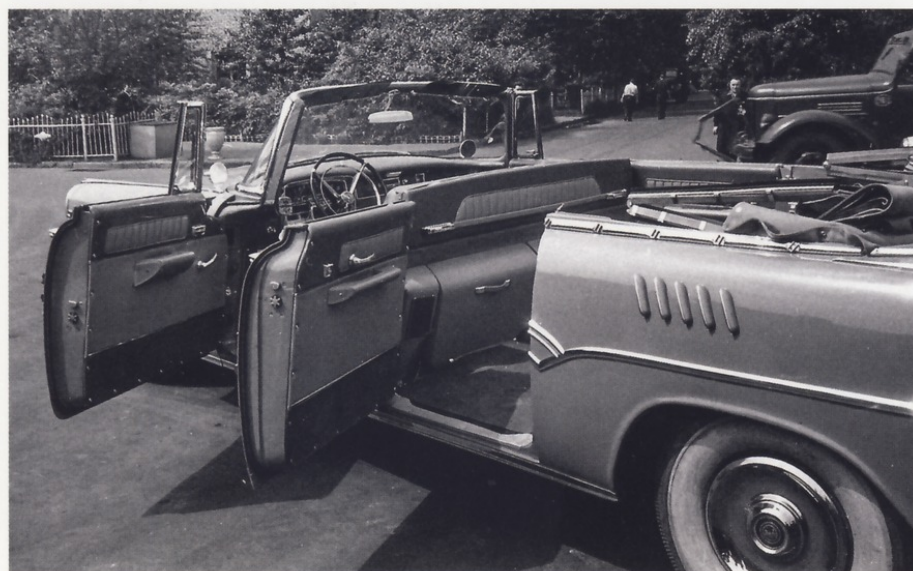
Первый опытный образец кабриолета ЗИЛ-111В построили в 1960 году. На этом образце проверялась надежность открытого четырехдверного кузова. Такие кузова требуют особого внимания к прочности, несмотря на то что в основании автомобиля лежит мощная рама. Дело в том, что любая, даже самая прочная рама «играет» на неровностях дороги, а установленный на нее сверху открытый кузов, лишенный верхней силовой линии (крыши), более подвержен воздействию разрушающих сил. Чаще всего разрушение начинает происходить в местах сопряжения нескольких кузовных элементов, то есть на стыках. Конструкторы знают об этих особенностях открытых кузовов

А с закрытым верхом ЗИЛ-111В выглядел уже несколько тяжеловесно





Автомобиль украшали две антенны на концах задних крыльев, установленные с небольшим наклоном



Боковые стекла убирались в двери электроприводом вместе с рамками

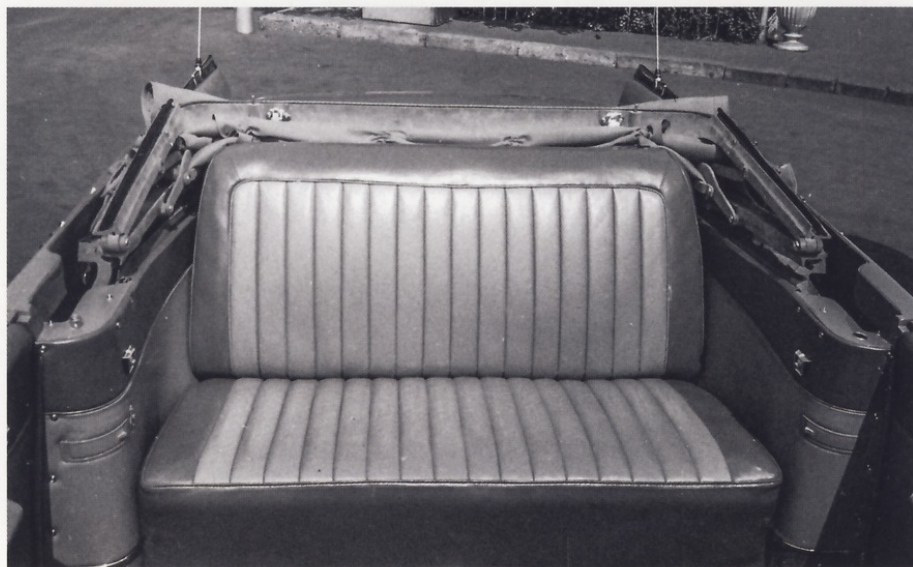
накладками на лонжеронах и на центральной X-образной поперечине. В результате дорожный просвет под крестовиной рамы несколько уменьшился и составил 170 мм вместо 180 мм у лимузина.

Поскольку кузов открытый, его двери отличаются от дверей лимузина ЗИЛ-111. Верхняя часть дверей не имела рамок для стекол, а сами стекла поднимались из дверей с помощью электропривода вместе со своими боковыми направляющими-уплотнителями, игравшими роль рамок, создающих жесткий каркас вокруг стекол, на который уже сверху ложился тент. При этом стекло центральной перегородки кузова, отделяющее водительский отсек от пассажирского, такой специальной рамки не имело. Оно выполнялось в окантовке, вместе с которой

Продолжение на стр. 10

и заранее пытаются усилить такие места дополнительными накладками, косынками, раскосами, но всех нюансов предусмотреть на совершенно новом кузове все равно не удастся, поэтому важным этапом создания открытого кузова являются полноценные испытания реальных опытных образцов на специальных стендах и в обычных дорожных условиях. Только они могут ответить на вопрос, насколько надежную конструкцию удалось создать. Конструкция автомобиля с открытым кузовом, по сравнению с лимузином, претерпела довольно существенные изменения. Так, раму пришлось усилить

Для размещения механизма автоматического подъема тента ширину заднего пассажирского сиденья пришлось несколько уменьшить



★
**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**
СССР
И СОЮСТРАН



ЗИЛ-111В

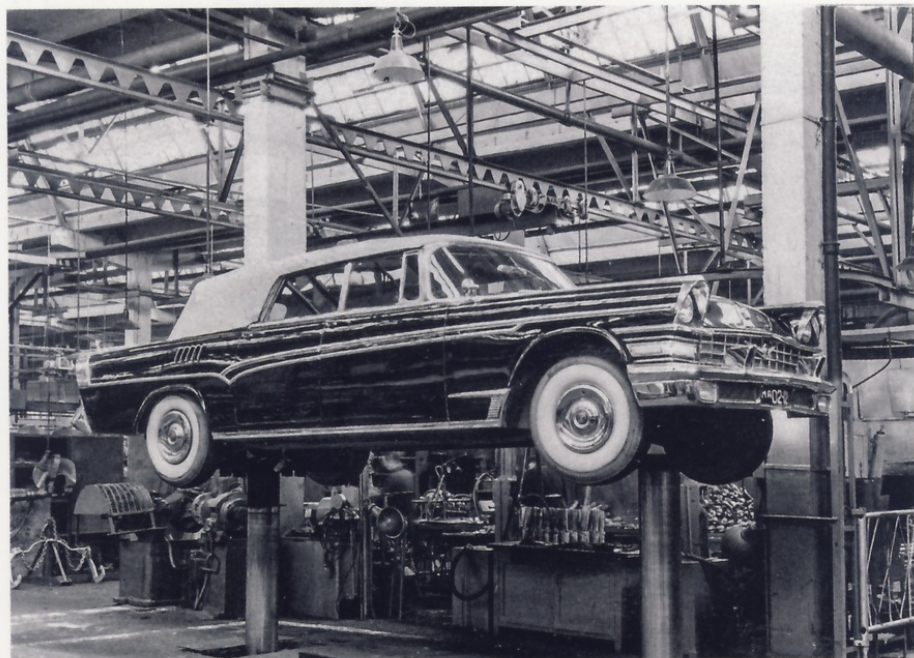


поднималось и опускалось, входя в опущенном положении в специальную нишу. Эта окантовка стекла перегородки кузова, в отличие от рамок стекол дверей, не несла какой-то дополнительной функциональной нагрузки — разве что декоративную.

Багажник в автомобиле ЗИЛ-111В был опущен ниже, чем у ЗИЛ-111, так как нужно было высвободить сверху место для укладки тента, а крышка багажника имела пружинные навесы вместо торсионных. Спереди на кузове ЗИЛ-111В, у самого

ветрового стекла, дополнительно установили два зеркала заднего вида, которые были совсем не обязательны на лимузинах. Помимо своего прямого назначения, эти зеркала в красивых хромированных корпусах служили дополнительным украшением

Конструкция автомобиля с открытым кузовом, по сравнению с лимузином, претерпела существенные изменения



кабриолетов. Сзади на крыльях открытых автомобилей крепились две подъемные радиоантенны, направленные под небольшим наклоном назад — в выдвинутом состоянии они придавали силуэту машины некоторую стремительность, даже если она стояла на месте.

Из-за открытого кузова в системе отопления и вентиляции ЗИЛ-111В устанавливали два электродвигателя вместо одного — для повышения эффективности этих систем. На первом опытном образце также проверялась работоспособность и надежность механизма складывания мягкого верха с электрогидравлическим приводом и дистанционным управлением с места водителя. Этот достаточно сложный механизм даже в отработанном производстве проходил индивидуальную регулировку всех звеньев

Первый опытный образец ЗИЛ-111В в цехе автозавода



Первый ЗИЛ-111В на территории автозавода

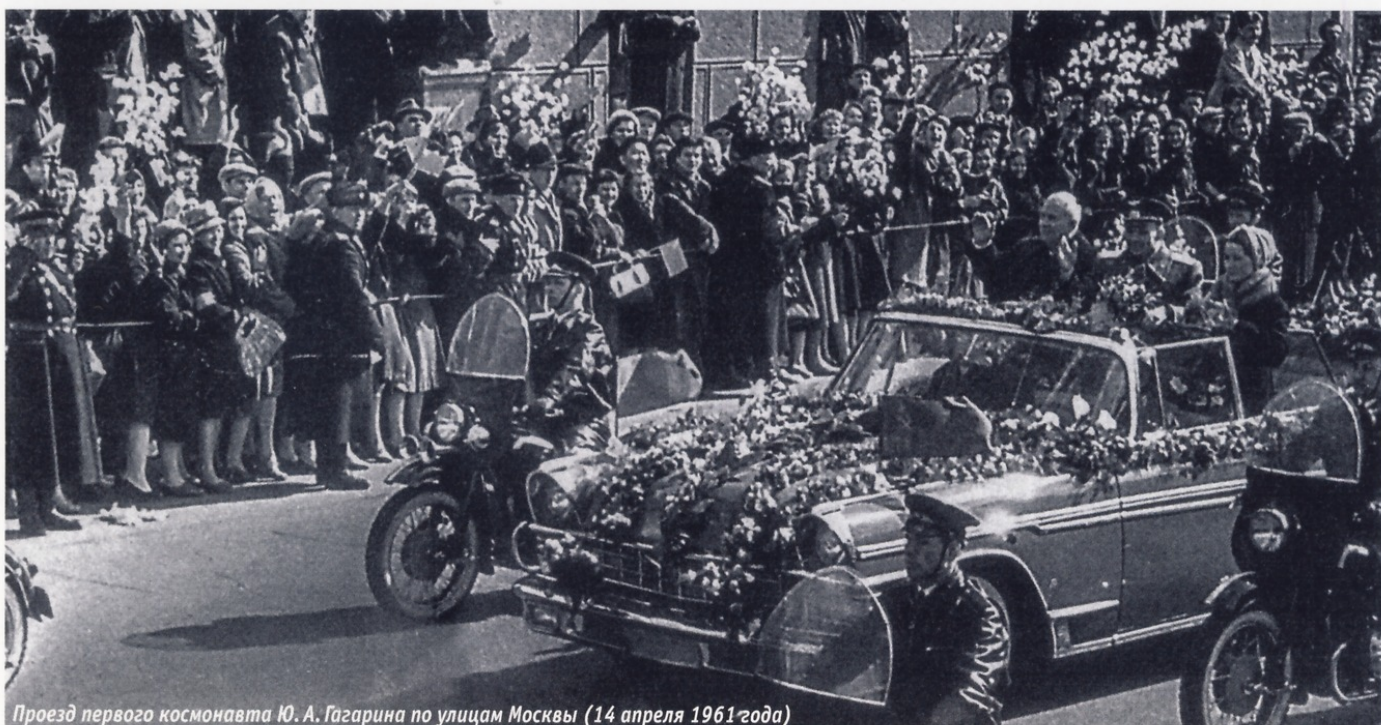
каркаса для обеспечения их безотказной работы, что же говорить о первом опытном образце.

Весь процесс подъема и опускания тента на кабриолете ЗИЛ-111В занимал всего 7–7,5 сек. Это поистине завораживающее действие можно было производить только при полной остановке автомобиля.

На дуги каркаса механизма складывания тента натягивался мягкий верх из дубли-

рованной ткани. Для придания формы и дополнительной натяжки тент имел боковые ватники. В задней части тента было предусмотрено окно из эластичной пластмассовой пленки, которое крепилось к тенту по трем сторонам замком-молнией. При желании окно можно было отстегнуть из салона машины и опустить вниз. В сложенном состоянии тент укладывался в специальную нишу позади пассажир-

ских сидений и накрывался декоративным чехлом, который приходилось вручную пристегивать к наружной стороне кузова с помощью кнопок. Для придания совершенной формы чехлу под него на сложенный тент подкладывали легкую подушку из пористой пластмассы. При поднятом тенте чехол укладывали в специальный конверт, а подушку складывали и стягивали ремнем. Они хранились в багажнике машины.



Проезд первого космонавта Ю. А. Гагарина по улицам Москвы (14 апреля 1961 года)



ЗИЛ-111В на показе новой техники около Дворца культуры ЗИЛ

В том же 1960 году было изготовлено еще несколько серийных кабриолетов (вместе с первой машиной — 5 шт.), в том числе три ЗИЛ-111В в специальном парадном исполнении, с кузовом, окрашенным в серый (под цвет генеральской шинели), и дополнительным оборудованием — поручнями и микро-

фонной стойкой. Они использовались в особых случаях — на парадах, для праздничных эскортов и других торжественных мероприятий. Именно на ЗИЛ-111В первый космонавт Ю. А. Гагарин торжественно проехал по Москве сразу после своего исторического полета.

Всего в 1960–1962 годах изготовили двенадцать ЗИЛ-111В (в сером парадном исполнении — 7 шт.). В 1962 году лимузин подвергли серьезной модернизации, в результате появилась новая базовая модель ЗИЛ-111Г, а кабриолет на ее основе стал называться ЗИЛ-111Д. Эти машины выглядели уже иначе.



ЗИЛ-111В на стоянке в центре Москвы

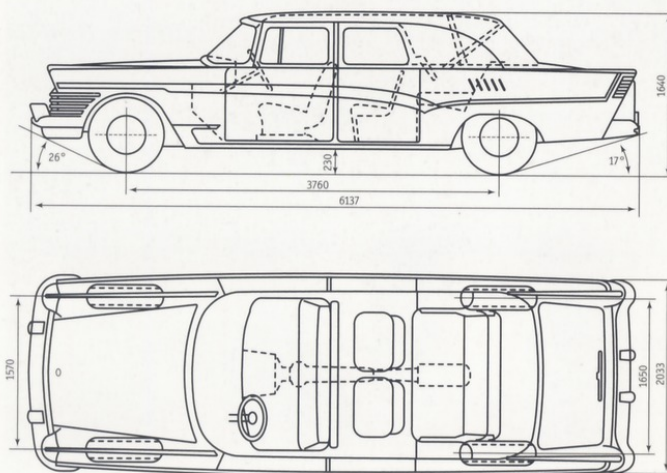


Схема автомобиля ЗИЛ-111В

Технические характеристики ЗИЛ-111В	
Число мест	7
Максимальная скорость	170 км/ч
Расход топлива при скорости 50–60 км/ч	19 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	17 сек
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-68 (2 шт.)
Генератор	Г-8В
Реле-регулятор	РР-27
Стартер	СТ-14
Прерыватель-распределитель	Р-4
Свечи зажигания	А-13Б
Размер шин	8,90 — 15
Масса, кг	
снаряженная	2815
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	210
под задней осью	210
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	7,5
Рулевой механизм	
винт и гайка с встроенным гидравлическим усилителем, передаточное число — 22,4	

Подвеска передняя	
независимая, рычажная, на двух вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	
Тормоза	
рабочий — колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем	
стояночный — колодочный, на трансмиссию, с механическим приводом	
Коробка передач	
гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации — 2,45), работающий совместно с двухступенчатой планетарной коробкой передач	
Передаточные числа	
I — 1,72; II — 1,00; задний ход — 2,39	
Главная передача	
гипоидная, передаточное число — 3,54	
Двигатель	
ЗИЛ-111, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный	
Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, см ³	5980
Степень сжатия	9,00
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8
Карбюратор	
К-85Б	
Максимальная мощность	
200 л.с. при 4200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
45,0 кг·м при 2200–2400 об/мин	

Первопроходец Мрост

Юрия Николаевича Мроста, четверть века проработавшего заместителем начальника бюро по исследованию и доводке грузовых транспортных автомобилей, можно назвать летописцем ЗИЛа — он посвятил истории завода сотни публикаций в газетах, книгах и журналах, в том числе и в «Автолегендах СССР».

Юрий Николаевич Мрост родился 23 декабря 1928 года в Москве. Огромное влияние на его становление оказала мама, Мария Абрамовна — она прививала сыну интерес к чтению и самообразованию.

Во время Великой Отечественной войны Юрий, которому было на тот момент 16 лет, сбежал из дома, чтобы попасть в действующую армию к своему отцу, служившему в автомобильном батальоне. Он стал, как тогда было принято говорить, «сыном полка».

В 1945 году их часть перебросили через всю страну в Маньчжурию добивать Квантунскую армию. Так в 17 лет Юрий Николаевич Мрост оказался ветераном сразу двух войн — с Германией и Японией.

Очевидно, именно служба в автомобильных войсках навела его на мысль пойти работать туда, где занимаются машинами. В сентябре 1947 года, после демобилизации, он был принят учеником токаря на Московский автозавод имени Сталина в инструментальный цех № 3 («по большому благу», иначе тогда на ЗИС было не попасть). В том же году случай свел его с одним из работников Отдела главного конструктора по автомобилестроению, и Мрост перевелся в экспериментальный цех слесарем. В службе главного конструктора он прошел все ступени испытателя: слесарь, слесарь-водитель, водитель-испытатель, инженер-исследователь.

С 1973 по 1998 год Юрий Николаевич работал в должности заместителя начальника

бюро по исследованию и доводке грузовых транспортных автомобилей. Принимал участие в испытаниях и доводке практически всех послевоенных грузовых автомобилей: ЗИС-150, ЗИС-151, ЗИЛ-164 (ЗИЛ-164А), ЗИЛ-157 (ЗИЛ-157К), ЗИЛ-130, ЗИЛ-130Ф, ЗИЛ-138, ЗИЛ-138А, ЗИЛ-131, ЗИЛ-169 (ЗИЛ-4331) и их модификаций.

С начала 60-х годов он много времени проводил в командировках — на испытаниях различных модификаций автомобилей ЗИЛ. Кого «послать в разведку», чтобы выбрать место для предстоящих испытаний? У руководства такой вопрос не возникал — только Мроста. Именно он в кратчайшие сроки войдет в контакт с местными чиновниками, объездит регион, условится, где будут питаться и отдыхать испытатели, по каким дорогам пойдут автомобили.

Чтобы представить, каким был в тот период размах перелетов с севера на юг, из жары в холод, обратимся к пометкам на фотографиях: февраль 1961 года — Ачинск, июль 1961 года — Ашхабад, сентябрь 1961 года — Ош-Хорог, февраль-март 1962 года — Якутск, июль 1962 года — Душанбе, август 1962 года — УчКизил, Термес, март 1963 года — Артык, Магадан, декабрь 1965 года — Батагай. И каждый раз первопроходец Мрост шлет из мест будущих испытаний письма, которыми зачитывались все специалисты. На основании его сообщений (они нумеровались) проводились технические



Юрий Николаевич Мрост

советы у главного конструктора А. М. Кригера, намечались направления отработки конструкции систем, планировались испытания. Им были сформулированы (впервые в отечественном автопроме) основные требования к конструкции «северного» автомобиля, которые позже реализовали на ЗИЛ-130С, ЗИЛ-131С и др. Приобретенный профессиональный опыт позволил Юрию Николаевичу руководить целыми направлениями исследовательских работ, находившихся на стыке дорожных и агрегатных испытаний:



Ю. Н. Мрост (второй справа) на испытаниях грузовых автомобилей ЗИС-150



Испытания автомобилей ЗИЛ-130. Слева — Ю. Г. Туманов, справа — Ю. Н. Мрост



На зимних испытаниях северных модификаций ЗИЛ-130С (крайний слева — Мрост)

- автомобили с форкамерными двигателями
- увеличение ресурса агрегатов и автомобилей
- отработка многоступенчатой системы технического обслуживания
- комплекс мероприятий по увеличению долговечности карданных шарниров
- автомобили, работающие на пропан-бутане, сжатом и сжиженном природном газе.

Еще одно важнейшее направление деятельности Мроста — его участие в работе комиссий и рабочих групп по государственным или межведомственным испытаниям автомобилей для получения права на их производство. В составе этих комиссий трудились люди разных профессий и званий: руководители научно-исследовательских институтов, профессора, директора автохозяйств, научные сотрудники. Как правило, председателями комиссий были заместители министра соответствующих

ведомств. Мудрость, бесконфликтность, кругозор и жизненный опыт Юрия Мроста располагали к нему людей. Никто и подумать не мог, что при обсуждении сложных технических вопросов от имени ЗИЛа выступает человек, не имеющий специального образования.

В 1998 году Юрий Николаевич ушел на заслуженный отдых, но продолжал часто посещать завод, помогал готовить многочисленные публикации по истории Московского автомобильного завода. Им написаны и опубликованы сотни статей, информационных записок и технических отчетов по результатам испытаний, но особое удовольствие было слушать его рассказы об автомобилях, случаях на испытаниях, о людях, которые встречались на его жизненном пути. Эти рассказы, всегда бесконечно долгие, но очень эмоциональные, с многочисленными отступлениями и пре-



Юрий Мрост во время зимних испытаний грузовиков

дысториями, с характерным только для него чувством юмора, никого не оставляли равнодушным. Видно было, что человек бесконечно влюблен в дело, которому он посвятил всю свою жизнь.

Слушать его было приятно и интересно еще и потому, что он был очень разносторонним человеком, поклонником классической литературы и современной поэзии. И это не удивительно, ведь в родительском доме постоянно бывали любители поэзии и поэты. Именно мама познакомила Юрия Николаевича с молодым Андреем Вознесенским, стихи которого Мрост потом часто читал наизусть.

Мрост обладал завидной памятью и способностью обращать внимание на все неординарное. Он мог в устном рассказе «отвернуть» события на 40–50 лет назад: «В ноябре 1952 года под Зарайск за картошкой для цеха (время было еще голодное) поехала группа на двух трехосных ЗИС-151 и на одной лодке ЗИС-485...»



Два опытных образца ЗИЛ-130С на испытаниях

ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями

НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

БА-27

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



DeAGOSTINI

16+

RCforum.ru

